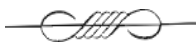


ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

7. rész A villamosvasút üzeme az első világháborúig



A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság 1909. március 31-én Szegeden tartotta XXIV. rendes közgyűlését. (1. ábra) Az igazgatóság jelentésében az előző év legfontosabb eseményeként szerepel, hogy „az anyagbeszerzés és a munkakivitel, valamint a helyi okokban rejlő soknemű nehézség dacára sikerült hálózatunk átalakítását és kibővítését annyira eszközölni, hogy a fővonalat október 1-jén, a köztemetői vonalat november 1-jén és a gedó-közvágóhídi vonalat november 4-én átadtuk a forgalomnak... Az év végével a 14,5 km-rel engedélyezett villamos közúti vonalak közül 13,3 km hosszú vonal forgalomban van és már csak az aránylag rövid újszegedi vonal kiépítése és lényegtelen pályamunkák végrehajtása maradt hátra... A személyforgalom január 1-től szeptember 30-ig a 4,1 km hosszú fővonalon lóerővel láttuk el. Ezen időszakban tizenegy egyfogatú kocsik közlekedett, 698 102 utast szállítottak és a bevétel 100044,70 korona volt. A forgalom alakulására kedvezőtlenül hatott az általános politikai és gazdasági okokon kívül az a körülmény is, hogy a villamos vonal kiépítése közben a régi sínpáron a forgalmat fokozatosan korlátozni, végül teljesen megszüntetni kellett, ami a legélénkebb személyforgalmi hónapokban, júliusban, augusztusban és szeptemberben a forgalmi eredményeket igen érzékenyen befolyásolta... A teherforgalomra kedvezőtlenül hatott a múlt évi rossz termés, ami a fogyasztást korlátozta és a jólétet ér-

zékenyen érintette... A teheráruforgalmat a politikai zavarok által okozott üzleti pangás lényegesen korlátozta, és ez a mi forgalmunk fejlődésére is kedvezőtlenül hatott... A te-



1. ÁBRA A XXIV. RENDES KÖZGYŰLÉSRE KÉSZÍTETT ELŐTERJESZTÉS ELSŐ OLDALA

heráru forgalmat lényegesen csökkentette az építési munkálatok következtében egyes vonalak megszakítása, az üzem átmeneti szünetelése...”

A lóvasút üzemi kiadásai január 1-től szeptember 30-ig az alábbiak voltak:

Személyforgalmi költségek	66 596,66korona
Teherforgalmi költségek	13 879,61korona
Központi igazgatási költség	13 415,24korona
Pályafenntartási és felügyeleti költség	7 682,60korona
Összesen	95 574,11korona

A villamos üzem kiadásai október 1-től december 31-ig:

Központi igazgatási költségek	11 068,57korona
Forgalmi szolgálati költségek	131 844,82korona
Erőállomási költségek	8 160,56korona
Forgalmi eszközök szolgálati költsége	3 111,12 korona
Pálya és épületek fenntartási költsége	32 399,26korona
Felsővezeték fenntartási költsége	561,44korona
Teherforgalmi költségek	21 111,72korona
Összesen	414 377,49korona

A villamos üzemben 17 motorkocsi közlekedett, amelyekhez különösen az induló és érkező vonatokhoz csatlakozó járatoknál mellékkocsit kapcsoltak.

Az 1908. évi összes bevétel:

Személyforgalom	181 631,78korona
Teherforgalom	24 010,42korona
Összesen	205 642,20korona

Az 1908. évi tiszta jövedelem az előző évi többlettel együtt: 63 104,08 korona volt. A szegedi közúti vaspálya rt. az újszegedi vonalat 1909. július 1-jén adta át a közforgalomnak. (2-3. ábra)

A következő hónapokban a villamosvasút menetrendje került az érdeklődés közepontjába. Többször foglalkozott már ezzel a sajtó, hangsúlyozta, hogy sokszor a közlekedés igényeit sem elégíti ki. Sok bírálat érte

a Kálvária úti kocsik közlekedését, mivel a kocsik rendszerint nem a Tisza Szálló elől indultak, hanem a Dugonics térről. A város tanácsa 1910 januárjában felszólította a villamosvasút igazgatóságát, hogy célszerűbb menetrendet állítson össze. Ebben az ügyben január 27-én Somogyi Szilveszter dr. főkapitány hivatalos helyiségében értekezletet tartottak, amin részt vett Balogh Károly tanácsnok és Tóth Mihály városi főmérnök és a vasúti és hajózási felügyelőség képviselője is. Tekintettel arra, hogy az újszegedi és a Kálvária utcai vonalon a legkisebb az utasforgalom, abban állapodtak meg, hogy a két vonalat összekötik. A hídról jövő kocsik a Kállay Albert utcán, Kelemen-, Kőlcsey- és Kárász utcán át haladnak a vasúti töltésig. Itt a kocsik a vonatok miatt sokat ácsorognak, ezért az utasok gyalog mennek át a vasúti töltésen és egy másik kocsiba átszállva jutnak el a temetőig.¹

A január 10-én 43726/1909.sz. alatt felterjesztett menetrendi javaslatot a vasúti és hajózási főfelügyelőség jóváhagyta és egyben értesítette a tanácsot, hogy a temetői és az újszegedi vonal egyesítése céljából szükséges vágányösszeköttetés tervét sürgősen terjeszse fel, és az egyesített vonal menetrendjét a műtanrendőri bejárásnál állapítják meg. A temetői vonalon az átszállás helyén megfelelő gyalogjárót kell építeni és az újszegedi vonalon a nyári hónapokban egy kocsi helyett kettő közlekedése indokolt.²

A Szegedi Napló február 13-án arról számolt be, hogy „a szegedi közúti villamostelepen egy új óriási dinamógépet helyeztek üzembe, ami éppen kétszer akkora fokozta a központi telep erő kifejtését, mint eddig volt... Ennek eredményeként a kocsik sűrűbben járatása és a szárnyvonalak meghosszabbítása könnyen eszközölhető. A szegedi közúti villamostelep úgy építkezés, mint felszerelés tekintetében, mint modern alkotmány, eddig páratlan az országban.”

A villamosvasút igazgatósága február



2–3. ÁBRA AZ ÚJSZEGEDI VILLAMOS A HÍDON ÉS AZ ERZSÉBET-LIGETBEN. A HÁT-TÉRBEN AZ 1883. AUGUSZTUS 1-JÉN MEGNYITOTT VIGADÓ DÍSZES TORNYA LÁTHATÓ (DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL)

végén beadványban kérte a hatóságot, hogy a Petőfi Sándor sugárút 64. számú ház előtt feltételes megállóhely létesítését engedélyezze.³

A hálózat műszaki felülvizsgálatára 1910. március 16–17-én került sor. A minden részletre kiterjedő vizsgálat jegyzőkönyvében a hibajegyzék is megtalálható. (4. ábra)

A Magyar királyi Államvasutak képviselői azt kérték jegyzőkönyvbe venni, hogy „a villamosvasút közigazgatási bejárása alkalmával a bejárás alapjául szolgáló tervben feltüntetett vágányeltolás nem volt oly mérvű, hogy ez által az üzletvezetőségi épület előtt lebonyolítandó kocsiforgalom akadályoztassék... Az 1:2880 arányban készített terv nem volt alkalmas arra, hogy a csekély eltolást jól meg lehessen ítélni... mikor pedig kivitel közben arról győződünk meg, hogy a villamos vágánya oly közel jön épületünkhöz, hogy kocsijaink az út közepére szorulnak ki, tiltakoztunk s a városi hatóságnál is felszólaltunk, kívántuk egyben a vágánynak 1.0 méterrel kijebbi helyezését. Mivel tiltakozásunk hiába való volt, a műszakrendőri bejárás pedig e kérdést felülvizsgálatra utalta, újból kérjük a vágányok közbiztonsági szempontból

való kijebbi helyezését. E kívánságunk indoklásául még a gyalogjáró szűk voltára is rámutatunk. Az üzletvezetőségi épülettel egy vonalba eső Zsótér-ház sarkán levő megállóhelynél a villamosvasútra váró utasok a gyalogjárót a nap legforgalmasabb szakában annyira ellepik, hogy a gyalogjárók a kocsútra szorulnak ki. Mivel pedig itt a kocsut a Gedóba menő kocsik is keresztezik, a gyalogjáróknak a kocsútra való kiszorítása életveszélyes...

A Kálvária úti átjárónál tapasztalt hiányosságok

az alábbiak:

1. A feljáró téglalépcső támfala szétomlott.
2. A földszintes őrháznál a feljáró téglalépcső szétomlott, a konyhaajtó sarokpántjai lazák, a bejárati ajtó két betétje elrepedt.
3. A melléképületnél a tető cserepezése nem megfelelő.
4. A sütőkemencénél a tetőzet hiányos.
5. A sodronyvezeték csatorna és aknáinál a sorompó csatorna aknafedele hiányzik, a csatorna aknafalazatának vakolása kifagyott.
6. Az őrház melletti feltöltés hiányos.
7. Az őrház leltári felszerelési tárgyai hiányoznak.”



Május elején a tanács átírt a villamos társaságnak és Dorozsma község elöljáróságához, amiben értesítette őket, hogy hajlandó a dorozsmai villamosvasút építésével kapcsolatos tárgyalásokat elkezdni. Egyben kérte őket, hogy e célból kiküldött képviselőiket nevezzék meg. A tanács arról is intézkedett, hogy a villamos kiépítéséhez szükséges ada-



tok rendelkezésre álljanak.⁴

Június 15-én olvasható a Szegedi Naplóban, hogy „Menjünk villamossal minden szerdán, pénteken és vasárnap az újszegedi moziba. Minden előadás on katonazene és új műsor. Kedvezményes jegyek kaphatók a Békei hírlapirodában.” Június 18-án már arról írt a lap, hogy a rendőrkapitányi hivatal jelentette a tanácsnak, átírt a mérnöki hivatalhoz és felhívta a villamosvasút igazgatóságát, hogy a villamos sínek mentén a burkolat több helyen besüllyedt. Ilyen süllyedések vannak a Jókai utcában, a Dugonics téren, a Kárász utcában, a Kölcsény utcában és a Petőfi Sándor sugárút torkolatánál. A közlekedési akadály miatt a rendőrség sürgős intézkedést kért. Június végén a villamos-társaság engedélyt kért a kereskedelmi minisztertől arra, hogy a Kálvária utca és Újszeged között összeköttetést létesítsen, továbbá arra, hogy a MÁRER-malomhoz, Bokor János malmához és a Keramit-téglagyárhoz iparvágányt létesítsen. Az első kérést a tanács a júniusi közgyűlés elé terjesztette, a második kérésre pedig azt javasolta, hogy az engedélyt adja meg a közgyűlés, de külön kedvezményre a kövezetvám és az illetékek kiadásánál az iparvasutat használó vállalatok ne számítsanak és a bruttó jövedelem öt százalékában részesedjen a város a kezdetektől fogva.⁵ Július 6-án arról írt a Szegedi Napló, hogy

„a villamosvasút síneinek öblei között rendkívül sok por, szemét gyülemlik fel különösen olyan helyeken, ahol építkezések folynak. Így a Batthyány-utcában a gyermekjátszó-hely mentén húzódó sínek öbleiben gyülemlik fel a sok malter-törmelék, homok. Azelőtt a villamos vasúttársaság alkalmazott olyan embereket, akik a sínek között felhalmozódott piszkot onnan

kitisztították. Ma ezeknek se híre, se hamva, de annál több nyoma van a szemétnek. Mikor a villamos végigszáguld az ilyen helyeken, egész szemét és por zuhany ömlik a járókelők arcába. Jól tenné a villamos vasúttársaság, ha a síneket ezután is tisztogatná. Vagy pedig locsoló kocsikkal kellene az ilyen helyeken napjában többször öntöztetni.”

Július közepén a városi mérnökség megkereste a tanácsot azzal, hogy a Széchenyi tér keleti oldalán a gyalogjáró mentén elhelyezett villamossíneket helyeztesse át a mérnökség által kijelölt végleges helyére, az úttest közepére. Megkereste még a tanácsot azzal is, hogy a Vörösmarty- és Deák utcában a villamos sínjeit emeltesse fel a járda magasságáig, ami az aszfaltozási munkával van összefüggésben.⁶

A mérnökség javaslata alapján a közgyűlés úgy intézkedett, hogy a Tisza Szálló előtt a gyalogjáró mentén elhelyezett síneket az úttest közepére kell áthelyezni. A villa-mostársaság megfellebbezte ezt a közgyűlési határozatot. Indoklásul felhozta, hogy a sínek az úttest szélén nem képeznek forgalmi akadályt, de az út közepén akadályozzák a forgalmat. Más vélemény szerint ez első hallásra lehet, hogy így van, de ha meggondoljuk, hogy a kifelé menő kocsik a bal, a befelé jövők a jobb oldalon haladnak, akkor a sínek az út közepén nem akadályoz-

zák a forgalmat.⁷

Azt is hangsúlyozták, hogy a villamostársaságot a szerződés minden kétséget kizáróan kötelezi arra, hogy az útü rendezéseknél bármikor szükségessé váló sínát-helyezéseket és az ezzel járó egyéb munkákat a saját költségén elvégeztesse.⁸

A villamostársaság fellebbezését a tanács elutasította és a határozatot mindenben jóváhagyta.⁹

1910. augusztus elején, havi búcsú napján történt, hogy a zsúfolt villamoskocsik egyikében az ide zárandokoltak között ült egy bánáti ember a fiával. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot. Történt azonban, hogy elálmélkodtak, és a Széchenyi téren nem vették észre a határvonalat és túl mentek egy állomással, és a Dercsényi-ház sarkán szálltak le. Azaz csak szálltak volna, ha a kalauz egy újabb szakaszjeggyel útjukat nem állja és a félpercnyi útért 12 krajcárt vagy 24 fillért nem fizettet velük. A kalauz sapkáján a 34-es szám ékeskedett. Lehet, hogy megjutalmazza ezért a társaság, írta 9-én a Szegedi Napló.

Baj volt egyes megállóhelyekkel is. A Kelemen utcában például két villamos-megállóhely volt. Az egyiknél a rókusi, a másiknál a szegedi pályaudvar felé közlekedő kocsik álltak meg. Az volt a baj, hogy a két megállóhely távol volt egymástól, és a vidékiek nem tudták, hogy melyik megálló mellett várják a kocsijukat. A Kelemen utcaiak akciót

Hely megnevezése	Hely megnevezése	Hely megnevezése	Hely megnevezése
1. A Szegedi Naplóban...	2. A Szegedi Naplóban...	3. A Szegedi Naplóban...	4. A Szegedi Naplóban...
5. A Szegedi Naplóban...	6. A Szegedi Naplóban...	7. A Szegedi Naplóban...	8. A Szegedi Naplóban...
9. A Szegedi Naplóban...	10. A Szegedi Naplóban...	11. A Szegedi Naplóban...	12. A Szegedi Naplóban...
13. A Szegedi Naplóban...	14. A Szegedi Naplóban...	15. A Szegedi Naplóban...	16. A Szegedi Naplóban...
17. A Szegedi Naplóban...	18. A Szegedi Naplóban...	19. A Szegedi Naplóban...	20. A Szegedi Naplóban...
21. A Szegedi Naplóban...	22. A Szegedi Naplóban...	23. A Szegedi Naplóban...	24. A Szegedi Naplóban...
25. A Szegedi Naplóban...	26. A Szegedi Naplóban...	27. A Szegedi Naplóban...	28. A Szegedi Naplóban...
29. A Szegedi Naplóban...	30. A Szegedi Naplóban...	31. A Szegedi Naplóban...	32. A Szegedi Naplóban...
33. A Szegedi Naplóban...	34. A Szegedi Naplóban...	35. A Szegedi Naplóban...	36. A Szegedi Naplóban...
37. A Szegedi Naplóban...	38. A Szegedi Naplóban...	39. A Szegedi Naplóban...	40. A Szegedi Naplóban...
41. A Szegedi Naplóban...	42. A Szegedi Naplóban...	43. A Szegedi Naplóban...	44. A Szegedi Naplóban...
45. A Szegedi Naplóban...	46. A Szegedi Naplóban...	47. A Szegedi Naplóban...	48. A Szegedi Naplóban...
49. A Szegedi Naplóban...	50. A Szegedi Naplóban...	51. A Szegedi Naplóban...	52. A Szegedi Naplóban...
53. A Szegedi Naplóban...	54. A Szegedi Naplóban...	55. A Szegedi Naplóban...	56. A Szegedi Naplóban...
57. A Szegedi Naplóban...	58. A Szegedi Naplóban...	59. A Szegedi Naplóban...	60. A Szegedi Naplóban...
61. A Szegedi Naplóban...	62. A Szegedi Naplóban...	63. A Szegedi Naplóban...	64. A Szegedi Naplóban...
65. A Szegedi Naplóban...	66. A Szegedi Naplóban...	67. A Szegedi Naplóban...	68. A Szegedi Naplóban...
69. A Szegedi Naplóban...	70. A Szegedi Naplóban...	71. A Szegedi Naplóban...	72. A Szegedi Naplóban...
73. A Szegedi Naplóban...	74. A Szegedi Naplóban...	75. A Szegedi Naplóban...	76. A Szegedi Naplóban...
77. A Szegedi Naplóban...	78. A Szegedi Naplóban...	79. A Szegedi Naplóban...	80. A Szegedi Naplóban...
81. A Szegedi Naplóban...	82. A Szegedi Naplóban...	83. A Szegedi Naplóban...	84. A Szegedi Naplóban...
85. A Szegedi Naplóban...	86. A Szegedi Naplóban...	87. A Szegedi Naplóban...	88. A Szegedi Naplóban...
89. A Szegedi Naplóban...	90. A Szegedi Naplóban...	91. A Szegedi Naplóban...	92. A Szegedi Naplóban...
93. A Szegedi Naplóban...	94. A Szegedi Naplóban...	95. A Szegedi Naplóban...	96. A Szegedi Naplóban...
97. A Szegedi Naplóban...	98. A Szegedi Naplóban...	99. A Szegedi Naplóban...	100. A Szegedi Naplóban...

4. ÁBRA A 24 PONTBÓL ÁLLÓ HIBAJEGYZÉKBEN A PÓTLÁS MÓDJÁT IS ELŐÍRTÁK

indítottak, hogy az Európa szálló melletti megállóhelyet helyezték át a Kelemen és Oroszlán utcák sarkára, és akkor szemben lesz egymással a két megállóhely.¹⁰ A villamososínek mentén levő állapotokról július 28-án az olvasható a Szegedi Naplóban, hogy „a napról napra érkező panaszok azt igazolják, hogy a villamostársaság figyelmen kívül hagyja a köz érdeket. A villamoskocsik vígan szaladgálnak, de a szekerek és a fogatok keservesen zörögnek végig az utcákon. Egy-egy megrakott szekér úgy halad, mintha a tenger hullámain hanykolódó hajó volna. Hegyre föl, völgybe le, pedig csak az utcát keresztező villamosíneken ment keresztül a

kocsi. Annak idején, amikor a síneket lerakták a mérnökség javaslatára nem aszfaltozták körül a síneket, mert azt hitték, hogy az aszfalt nem bírja majd el a villamoskocsi által okozott rázkódást és tönkre megy. Ezért a sínek mentét trachit kövekkel rakták ki.¹¹ Azóta bebizonyosodott, hogy ez az intézkedés hibás volt, a kőkockákhoz fűződő remény nem vált be. A nagy súly és a rázkódás ezeket a köveket eltávolítja egymástól és azok a sarkukkal fölfelé meredve úgy a lovasjárművek, mint a gyalogjárók közlekedését hátráltatják, sok esetben veszélyeztetik. A villamostársaságnak kötelessége lenne a megrongálódott kövezetet kijavítani, de nem teszi, mert a mérnökség javaslatára szegélyezték azokkal a síneket. Bebizonyosodott, hogy a kőkockákkal való szegélyezés rossz, a városnak az újra burkoláshoz csak az anyagot kell biztosítani, a tanács pedig kötelezze a villamostársaságot, hogy a sínek mentén a kockakövet szedesse fel, és a helyüket aszfalttal öntesse ki.”

Bírálat érte a villamosvasút kalauzait is, akik körében „újabbán ízléstelen, bántó szokás kezd lábrakapni. Az egyes megállóknál pokoli kiabálást visznek véghez. Szép szavakkal, de ordítva csalogatják magukhoz az utasokat. Ezt eleinte csak neveletlenségnek tekintettük, de később kiderült, hogy a pótkocsival ellátott villamosoknál a pót- és főkocsi kalauza egymással elkeseredett küzdelmet vívnak a borraivalos utasokért. Felhívjuk az igazgatóság figyelmét erre az ízléstelenségre. Utóvégre is a villamos nem sóskifli, amit ordítva kell vételre ajánlani!”¹²

Időközben a dorozsmai villamos ügye is napirendre került. Augusztus 3-án Szeged, Dorozsma és a villamostársaság képviselői tanácskozásra ültek össze. Az augusztus 17-én tartott értekezleten Weiner Miksa, Rosenfeld Nándor, a szegedi villamostársaság igazgatója, Lázár György dr. szegedi polgármester és Dorozsma elöljárósága vett részt. Az értekezleten elhangzott, hogy a dorozsmai villamosvasút terv szerint 700 000 ezer koro-

nába kerül. Ebből 300 000 koronával Szeged város és Dorozsma járul a költségvetéshez. A terveket és a költségvetést kiadták Dorozsma községnek tanulmányozás végett. Dorozsma arra a kérdésre, hogy elvállalja-e a villamosvasút költségeihez való arányos hozzájárulást, azt felelte, hogy: nem! Pedig Dorozsma elsőrendű érdeke az lenne, ha a villamost minél előbb megépítenék, mindegyik fél hajlandó a reá eső kötelezettségeknek megfelelni, azt az újságíró sem tudta kikutatni, hogy ezzel kinek az akaratát tolmácsolták a kiküldöttek, de a dorozsmaiakét biztos nem. Feltételezték, hogy a Dorozsmán keresztül tervezett halas-szegedi vicinális keveredett ebbe az ügybe. A fejlődőképes községnek nagy lökést adna, ha egy húsz perces villamosvasút kötné össze Szegeddel, az pedig teljesen irreális, hogy vicinális közlekedés is lesz. Augusztus végén Kiskunhalas polgármestere átiratban kérdezte meg Lázár György dr. polgármestert, hogy milyen segítséget nyújt Szeged a halas-dorozsma-szegedi helyiérdekű vasút építéséhez? A polgármester válasza az volt, hogy a kérdéses vasút Szeged város érdekeibe ütközik, és így a város sem földterülettel, sem pénzzel nem járul hozzá a vasútépítéshez.

Szeptember 15-én a Szegedi Napló azt közölte, hogy „hónapok óta foglalkozik már a szegedi és a dorozsmai érdekelttség a villamos ügyével, ami rengeteg tárgyalás és összejövetel, értekezés és iratváltás után rosszabbul áll, mint valaha. Nem Szegeden múlik a dolog elhúzódása, nem is a dorozsmaiakon, de van Dorozsmán egy érdekcsoport, amely zátonyra akarja juttatni az eddigi eredményeket. A szeptember 16-ára kitűzött ülés elmarad, mert Dorozsma elöljárósága átiratot intézett Szeged város polgármestéréhez, amelyben nagy sajnálattal kijelentik, hogy bokros teendőik miatt nem jelenhetnek meg 16-án Szegeden. De az is benne van az átiratban, hogy „Dorozsma község a halas-mérges-dorozsma-szegedi vicinális

tervét akarja letárgyalni a halasi érdekelt-séggel.” Ez az ok már többet mond. Tehát Dorozsma már komolyan veszi a vicinális tervét. A villamossal minden 15 percben be lehet jutni Szegedre, a vicinális vonattal legfeljebb két-három alkalommal naponta. A villamosvasúttal együtt villanyvilágítást is kapna a község, amire így külön áldozhat, akár kétszer annyit is.” És ezzel egy darabig lekerült a téma a napirendről.¹³

1910. szeptember elején a városi tanács elhatározta, hogy a Hattyú utcai villamosvasúti megállóhelyet megszünteti és három új megállót létesít a gedói vonalon: a Szent György, Rózsa és Gyevi utcák sarkán.¹⁴

Szeptember végén a főkapitány előterjesztést tett a tanácsnak, hogy tűz esetén a villamossínek mellett elhelyezett vízcsepokat nem lehet használni, mert ha a tömlőket lefektetik a sínekre, a villamosközlekedést akadályozzák meg. A kérdést úgy lehetne megoldani, ha az ilyen helyeken felkapcsolható tömlőhidat alkalmaznának. Ilyenek beszerzését kéri. A tanács a villamostársaság hozzájárulásával fogja csak a tömlők beszerzését elrendelni, írta szeptember 30-án a Szegedi Napló.

1911. január közepén a Gizella téri villamosmegállót áthelyezték a Jókai utca végére, a Kálvária úton pedig a Bokor-malomhoz közelebb helyezték az ottani megállóhelyet.¹⁵

Január második felében történt egy hevívásáros napon, hogy egy tanyai asszony bejött a városba, és a tejfölt, túrórt meg az egyéb eladni valót hamarosan eladta. Hazafele indult, és a Tisza Lajos körúton odasietett két úrhoz, és megkérdezte:

– Ugyan kérem, ez a tekintetes Tisza Lajos körút?

– Ez bizony, szülém.

– No, akkor jó helyön járok, mondta az asszony, és a garabolyát letette a földre. Ugye erre gyön a villamos is? – kérdezte.

Pedig a villamos éppen akkor állt meg mellettük, s a két úr már szállt is föl rá. Úgy

szóltak vissza nevetve: – Hát ez a villamos, szülém!

Az asszony örömmel kapta fel a garabolyát:

– Az ám, nini! No nézzék, én nem is láttam! – Írta ezt a kis történetet a Szegedi Napló január 19-én.

Január 28-án arról számolt be a lap, hogy a kereskedelemügyi miniszter február 14-én 9 órára Dubsky Alfréd dr. műszaki tanácsos felügyelete alatt elrendelte a szegedi közúti vaspálya Kálvária-temetői vonalának az újszegedi vonallal való összekötése céljából tervezett vágányának, valamint a temetői vonalból való kiágazással a Bokor János féle gőzmalomhoz, az Erzsébet rakparti vonalból való kiágazással Pick és Tóbiás szegedi építési vállalkozók telepére,¹⁶ a temetői vonalból való kiágazással a szegedi keramit- és műtéglagyár részvénytársaság telepére, a vágóhídi vonalból való kiágazással a katonatelepre, innét a Kertész és Kővári, valamint a Wolf és Társa cégek téglagyártelepére vezető iparvágányok közigazgatási bejárását.

A XXVI. rendes közgyűlésen, 1911. március 19-én, a tervezett bővítésről az alábbiak hangzottak el:

„A közgyűlés az igazgatóság indítványához képest egyhangúlag hozzájárul a Dugonics tér–temetői vonal és a Széchenyi-tér–újszegedi vonalnak szerves összekapcsolása céljából előállítandó összekötő ív, valamint a teherforgalmi célokra szolgáló öt iparvágány, nevezetesen:

I. A Márer-féle gőzmalomhoz,

II. A cserepesi téglagyárhoz és ciroktelephöz,

III. A keramit- és műtéglagyárhoz,

IV. A Bokor-féle gőzmalomhoz és

V. A Pick- és Tóbiás-féle raktári telephez vezető iparvágányok létesítéséhez, és felhatalmazza az igazgatóságot a tervezett vágánykapcsolat, valamint a felsorolt iparvágányoknak az 1911. február hó 14-én tartott közigazgatási bejárás alapján eszközözlendő

kiepítésére oly módon, hogy a fent említett vágánykapcsolatot, valamint az iparvágányok létesítése által felmerülendő kiadásokat, amennyiben ezek a rendes tartalékalapból fedezést nem nyerhetnek, egyelőre egy függő adósság alakjában fedezze...”

Március végén Goldschmidt György dr. törvényhatósági bizottsági tag indítványozta, hogy a Tisza Lajos körút aszfaltozásával egyidejűleg helyezték át a közúti villamos sínjeit a járda mellől az úttest közepére a Károlyi utcától a Dugonics térig. Jelenleg a sínek csak pár centire vannak a piactól és a személybiztonságot nagyon veszélyeztetik. Mint mondta: később a sínek áthelyezése sok költséggel járna.¹⁷ (5. ábra)

Április 28-án közölte a Szegedi Napló, hogy a közúti villamos vasúttársaság értesítette a város tanácsát, hogy a fővonalon ezentúl a kocsikat öt perc helyett négy percenként indítják.

1911 júniusában a polgármester érintkezésbe lépett a villamostársasággal a villamoskocsik tisztántartása és befestése ügyében. A társaság igazgatósága megígérte, hogy a kívánságot teljesíti.¹⁸

Június végén a közúti villamostársaság ártírt a város tanácsához, hogy a Széchenyi tér északi részén a MÁV üzletvezetőségűtől a kir. Törvényszékig a villamossíneket áthelyezi az úttest közepére. A sínek a mostani elhelyezésükben akadályozzák a közlekedést. A sínek áthelyezésével kapcsolatban a mérnöki hivatal azt javasolta, hogy a sínek melletti útvonalat aszfalttal búrkolják, hogy az egész búrkolat a Széchenyi térivel azonos legyen.¹⁹

Szeptember 3-án arról számolt be a lap, hogy „a közúti villamostársaság szeptember 5-ére ígérte az újszegedi-temetői vonal összekötését. A Kelemen utcai kanyarodónál éjjel-nappal folyik a munka, hogy határidőkre elkészüljenek.



5. ÁBRA A MÁV ÜZLETVEZETŐSÉG DOLGOZÓI A PIAC ÁTHELYEZÉSÉRT KÉRTÉK, MERT A LÁRMA ZAVARTA A HIVATALNOKOK MUNKÁJÁT

1911. október 4-én megszökött a „Pálffy” nevű mozdony. A jó öreg, sok viszontagságon keresztül ment mozdony gondolt egy nagyot és merészet, vénhedt izmainak minden erejét összeszedve kidobta zárószelepét és ötven kilométeres sebességgel nekiindult a városnak. Karcsú öreg teste recsegett és ropogott, amint nagy sebességgel száguldott a síneken. Szerencsére Takács Kálmán szerelő ott volt rajta és nem veszítette el lélekjelenlétét s minthogy másként nem tudta megállítani a gépet, kinyitotta a gőzcsapot, és az összes gőzt kiengedte a megvadult masinából. Az öreg mozdony erejét veszítve a vámház előtt megállott. Éppen ideje volt, mert ha még pár métert bírja szusszal és gőzzel, neki szaladt volna a rókusi állomás felé közeledő, utasokkal teli villamosnak, amiből nagy szerencsétlenség származott volna. A rendőrség a városi mérnöki hivatallal megvizsgáltatja a gépet, és ha a mérnökség hibát talál a szerkezetben, minthogy a mozdonyt nem lehet megbüntetni, a tulajdonosát büntetik meg.²⁰

Október 14-én közölte a Szegedi Napló, hogy „az éjjel a Dugonics téren leszakadt a telefonvezeték és ráesett a villamosvasút vezetékére. A két drót érintkezése következtében hatalmas láng csapott elő. A rendőrőrszem egy fadarabbal lepiszkálta a telefondrótot a villamos vezetékeről és egy fához kötötte, nehogy valami szerencsétlenséget idézzon elő. A vezetéket ma délelőtt rendbehozták.”

November elején a tanács felhívta a villamostársaságot, hogy 24 óra alatt teljesítse a Kossuth Lajos sugárút és a Tisza Lajos körút keresztezésénél és a vízműtelep előtt szükségessé vált sínáthelyezést. A társaság ezt eddig nem teljesítette, ezért 50 koronára megbüntették. A késedelem minden további napjára utólag fogják a bírságok kiszabni.²¹

November elsején olvasható a lapban, hogy régen beszéltek, hogy holnaptól kezdve a belvárosi temetőbe menő villamosok Újszegedről indulnak. A hírből eddig csak az valósult meg, hogy az újszegedi vonalat be-

kapcsolták a temetői vonalra. A közigazgatási bejárás is megtörtént, de a kocsikat még nem újszegedről indítják, hanem továbbra is a Dugonics térről. A társaság csak a jövő tavasszal akarja az újszeged-temetői vonalat átadni a forgalomnak. Indoklásul azt hozták fel, hogy télen az újszegedi vonalon nincs forgalom és ezért nem szükséges a kocsik közlekedtetése. Más probléma is volt a villamossal. A száguldó villamosok olyan rettenetes porfelhőt kavartak, hogy az percekig beborította a látóhatárt. De a posta- és magánautobusok is a sínek között választották száguldásra legalkalmasabb területnek, így sűrűn keletkezett újabb porfelhő. Egy kis vizet kértek az adófizető polgárok ezekre az utakra.²² Más helyen csikorgott a villamos. Nem a fagytól, nem a hidegtől, hanem azért mert igen gyatra a vágányoknak a kövezethez való illesztése. Van olyan hely, ahol a villamuskocsi súrolja a köveket, miközben éktelen csikorgással bosszantja a járókelőket. Ilyen hely a Kelemen utcában Cserzy Mihály fodrászterme és Paral Pál hentesüzeme előtti vonalon is van néhány méteren. Hónapok óta csikorog ott a villamos és a kocsik is rongálódnak. Csoda, hogy a társaság ha már a közönséget nem, legalább saját vagyonát megkímélné, írta a Szegedi Napló november 18-án.

December elején új villamos megállóhelyet kértek a móravárosiak a temetői vonalon a Katona utca sarkán.²³

December 22-én arról írt a Szegedi Napló, hogy „a jövő év tavaszán nagy átalakítások történnek a szegedi villamostársaság vágóhid-felsővárosi népliget vonalán. A kocsik rövidebb időközben indulnak és több kitérőre lesz szükség. A gedői vonalon eddig 12 percenként indultak a kocsik. A megnövekedett forgalom miatt 1912 márciusától hat percenként közlekednek. Négy új kitérőt terveznek a gedői vonalra. Új kitérő lesz a Közvágóhid és a Petőfi Sándor sugárúti kitérő között, a Petőfi Sándor sugárúti és a Tisza Lajos körúti, a Tisza Lajos körúti és a

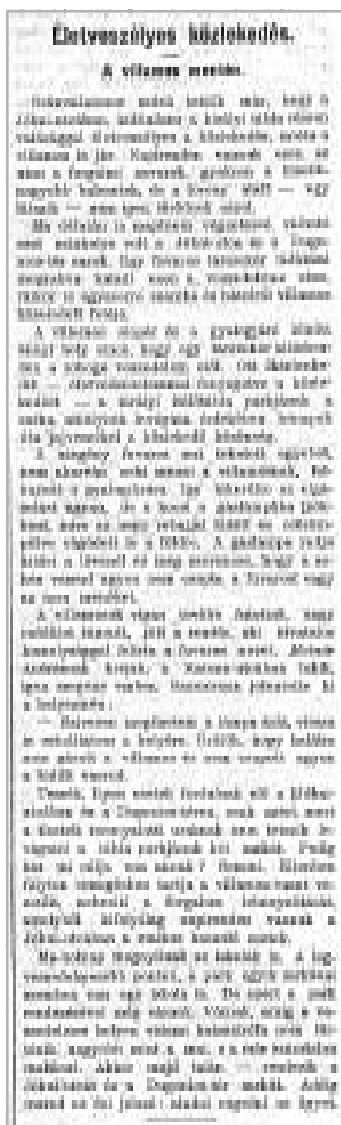
Szent György utcai kitérő, valamint a Szent György utcai és a Gedői mulató között. Ekkor közölte azt is a lap, hogy a társaság ezentúl a színháztól az előadások befejezésekor a város minden irányába kocsikat indít. A ko-csik oldalán reflektor mutatja a közlekedés irányát.

A Szegedi Napló a villamosvasút baleseteiről azzal a nem titkolt céllal is részletesen beszámolt, hogy felhívja a lóvasúthoz szokott közönség figyelmét az új veszélyforrásra. Az alábbiakban kivonatosan ezekből az írásokból válogattunk. (Zárójelbe a megjelenés napját tettük, 6-7. ábra.)

• Ma reggel hat óra után a vágóhídnál a város felé haladó 8-as számú villamos a Petőfi Sándor sugárút és a Rákóczi utca sarkán elgázolta Makra Ferenc Paprika utcai lakos kocsiját. A kocsi felborult, Makrát a mentők kórházba szállították. Sérülése nem életveszélyes. A villamos vezetője csengetett, fékezett. Az elgázolás idején még erősen sötét volt. (1910. I. 20.)

• Szeged állomás előtt ma délután egy óraker a villamos összeütközött a 36-os számú egyfogatú bérkocsival. A bérkocsi felfordult és a benne ülő Popper Mór szegedi bőrkereskedő és felesége, valamint a kocsis lezuhant a földre. Szerencsére az ijedtségen kívül nem történt nagyobb bajuk, de a kocsi nagyon megrongálódott. A rendőrség vizsgálatot indított

A közúti személyszállítás története



6-7. ÁBRA A LÓVASÚTHOZ SZOKOTT LAKOSSÁG NEHEZEN ALKALMAZKODOTT A „ROBOGÓ VESZÉDELEMHEZ”

annak kiderítésére, hogy kit terhel a felelősség. (1910. II. 3.)

• A 18. számú villamos, aminek a vezetője Klein János volt, a rókusi állomás felé haladva a Kosuth Lajos sugárút végén elütötte Dudás Györgyné 60 éves asszonyt, akit életveszélyes sérülésekkel szállítottak kórházba. A szemtanúk szerint a villamos vezetőjét nem terheli felelősség. Az öregasszony ugyanis ittas volt, amikor a villamos a közelébe ért, a csengetés ellenére akart átmenni a síneken. (1910. II. 24.)

• A 21. számú villamoskocsi, melyet Németh Kálmán vezetett, teljes sebességgel haladt a városból Újszeged felé. Rendes körülmények között ennek a kocsinak a híd végénél meg kell várni az újszegedi felől jövő kocsit, mert Újszegeden csak egy vágány van. Németh azonban figyelmen kívül hagyta az előírást és tovább vezette a villamost. Alig fordult be a villamos a népliget felé, ahol a kanyarulat miatt nem lehet előre látni, szembe jött vele a 16. számú kocsi, melyet Fekete Károly vezetett. Amikor a vezető a bajt észrevette, teljes erejűvel fékeztek, de

hiába. Hat óra 27 perckor hatalmas robajjal összeütközött a két kocsi, a 16. számú kisiklott, és mind a két kocsi ablaka, berendezése összetört. Az utasok rémülten ugráltak ki és iszonyatos pánik keletkezett. Többen köny-

nyebb sérülést szenvedtek, a társaság kára mintegy ezer korona. Németh Kálmán ellen, aki a balesetet okozta, megindították az eljárást. (1910. V. 7.)

• Szombaton este a Híd utca torkolatánál Velesztin Száva szőregi földműves kocsijával neki hajtott a 12. számú villamosnak. A kocsi-rúd betört egy ablakot, más baj nem történt. Az összeütközés azért történt, mert Velesztin sebesen hajtott. Ellene kihágás miatt eljárást indítottak. (1910. V. 24.)

• Vasárnap délután a 14. számú villamoskocsi nekiment az előtte menő 6-os számú kocsinak, mert a kocsivezető későn fékezett. Az összeütközés nagy rémületet keltett az utasok között, baleset azonban nem történt. A hátsó kocsi ablakai betörték. A kocsivezető ellen büntető eljárást indítottak. (1910. VI. 28.)

• Egy cserepekkel megpakott kocsi haladt a királyi tábla sarkán a Jókai utca felé és jött közvetlenül utána a villamos. A terhes kocsi nem tudott kitérni a villamos elől és a kétségbeesett kocsis felhajtott a járdaszigetre, ahol a kerék összeroppan, ő pedig fejfel bukott alá s a lovat a villamoskocsi elütötte. Ez nem történt volna meg, ha az Eötvös utca megnyitása megtörtént volna. (1910. VII. 2.)

• A villamos mentén több olyan hely van, melyen a kocsiközlekedés a besüppedt



kövezet miatt igen nehéz. A mérnökség figyelmébe ajánljuk. (1910. VII. 3.)

• A bérkocsi és a villamos. A 24. számú villamos a posta előtt elütött egy bérkocsit. Az összeütközésnek az volt az oka, hogy a kocsis későn vette észre a közeledő villamost és így nem térhetett ki előle. A kocsis kiugrott a kocsiból, kissé megütötte magát, de nagyobb baj nem történt. A kocsi viszont alaposan megrongálódott. (1910. VIII. 4.)

• A Petőfi Sándor sugárútra hét óra tájban egy üres fuvaros kocsi fordult vágatva a Földvári utcából. Éppen akkor jött a 8-as számú villamoskocsi, melynek az örült vágóban haladó fuvaros kocsi nekiment és az ablakát betörtte. Szerencsére az utasok nem sérültek meg. Mihelyt azonban a kocsi kiszabadult, a fuvaros a büntetéstől való félelmében a Petőfi Sándor sugárúton kifelé elvágatott. Éppen a villamoskocsin volt két polgári rendőr, akik közül az egyik elkérte a közönség közt levő egyik fiútól a biciklijét és utána eredt a menekülő kocsinak. A kocsi az utcákban tekervényes utak után a lóversenyteri

itató kútnál állt meg. Gazdája, Papdi Ádám, Pásztor utca 13. szám alatti fuvaros be volt rugva, de azért annyi esze volt, hogy rögtön tagadta azt, hogy ő lett volna a tettes, és a polgári rendőrré bicskát fogott. Hatóság elleni

erőszak büntette és kihágás miatt felelősségre fogja vonni a rendőrség. (1910. IX. 21.)

- Tegnap reggel a Batthyány utcában a 15. számú villamoskocsi elütötte Boldizsár Mihálynét, aki az est folyamán a kórházban meghalt. A rendőrség erélyes vizsgálatot folytat a szerencsétlenség okának kiderítésére. (1910. X. 30.)

- Ma délután fél kettő órakor a Széchenyi téren dolgozott Juhász Péter 21 éves napszámos az aszfaltozási munkán, amikor a 12. számú villamoskocsi jött Újszegedről. Ez elől az utolsó pillanatban hátralepett, de éppen a Rókus felől jött a 20. számú villamoskocsi, amelynek a lépcsője a 12. számú kocsira lépett. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy mind a két kocsira lassan haladt, és azonnal megállt, mert így Juhász csak a fejét ütötte meg és a jobb keze három ujját sérült meg. A mentők a kórházba szállították. A balesetet a sérült vigyázatlansága okozta. (1910. XI. 17., 8. ábra)

- Ma délelőtt a 14. számú villamosnak neki ment a Tisza Lajos körúton a leányiskolánál Patyi Lajos fuvaros. A kocsira két

ablakot betört, egyéb baj nem történt. Patyi ellen kihágási eljárás indult. (1910. XI. 26.)

- Ma reggel hat órakor a Kossuth Lajos sugárúton a rókusai iskola előtt elgázolta a villamos Gyulai György 75 éves napszámost, aki a templomból jövet akart a síneken átmenni. A rókusai állomás felé ment a 9-es számú villamoskocsi, amely meglökte az öreget, mire elesett és kisebb zúzódásokat szenvedett. A vezető csengetett és azonnal megállt, ennek köszönhető, hogy nagyobb baj nem történt. (1910. XI. 27., 9. ábra)

- Ma reggel fél nyolc előtt a Kálvária úton kifelé haladt 2-es számú villamoskocsi, amelyet Klubiczka Mátyás vezetett, és befelé jöttek a városba a tanyai szekerek, amelyek hetivásáros napokon egészen megtöltik a Kálvária utcát. A Katona utca kereszteződésénél egy kisfiú szaladt gyorsan a villamos felé. A vezető észrevette, hogy a fiú a síneken akar áthaladni, csengetett, fékezett, de már késő volt. Telefonoztak a mentőkért, azok azonnal a helyszínen teremték, de csak a halál beálltát tudták megállapítani. A 11 éves fiút Csóti Lajosnak hívták, a rendőrség pedig szigorú vizsgálatot indított.

Délután 5-6 óra között a 10. számú villamoskocsi, amelyet Benke Pál vezetett, a Petőfi Sándor sugárúton haladt kifelé. A Rákóczi utca kereszteződésénél neki hajtott a villamoskocsinak Kovács Károly kocsi, aki a fűrésztelepről hozott fát. A kocsira a villamos három ablakát betörte. A nyomban megjelenő rendőr megállapította, hogy mind a két kocsi hibás, mert a villamosvezető elmulasztotta a csengetést, Kovács Károly pedig sebesen hajtott. Mindkettőjük ellen kihágási eljárást indítottak. (1910.



8. ÁBRA A SZÉCHENYI TÉRI VILLAMOSVÁGÁNYOK A VÁRÓHELYISÉGGEL ÉS AZ 54. SZÁMÚ VILLAMOSKOCSSAL. AZ SZKV AZ EREDETILEG ZÁRT SZEKRENYŰ PÓTKOCSI A KKM 87886/1910. SZ. ENGEDÉLYE ALAPJÁN MOTORKOCSIVÁ ÉPÍTETTE ÁT



9. ÁBRA A RÓKUSI TEMPLOM KÖRNYÉKÉN AKKOR SEM VOLT MINDIG ILYEN GYÉR A FORGALOM

XII. 11.)

• A Tisza Lajos körúton a Petőfi Sándor sugárút felé haladt a 9. számú villamos. A Polgár utcából jött ki Nákó Sándor gróf automobilja, melyben vendégek ültek. Mindkét jármű teljes sebességgel jött és a kocsivezetők éberségén múlt, hogy az összeütközés előtti pillanatban mind a két járművet sikerült megállítani. Így a nagyobb ijedtségen kívül más baj nem történt. (1911. I. 11.)

• A Kossuth Lajos sugárúton a villamosvasút 9. számú kocsija tegnap elütött egy holtrészeg embert. Az illető csak ma tért magához, hogy a rendőrség a kihallgatást foganatosíthassa. A sérült Gévai Károly, adonyi henteslegény, akit saját vigyázatlansága miatt ért baleset. Délután két órakor meghalt a kórházban. (1911. II. 4.)

• A 7. számú villamoskocsi a közúti hídon felborította Ziffer Alfréd dr. kocsiját. A rendőrség megállapította, hogy a balesetet Tari István kocsivezető vigyázatlansága idézte elő és megindította ellene az eljárást. (1911. II. 12.)

• A Kelemen utcában a postakocsi kereké a villamosé közé szorult. Közben jött a villamos, csöngetett, a lovak megijedtek, nagyot rántottak a kocsin, aminek a kereké eltört, a kocsi pedig nagy ívben a földre repült. A villamos vezetője, Bari Antal gyorsan fékezett, nem is történt nagyobb baj, minthogy a villamosnak is betört az ablaka. A sebesült kocsist a mentők a kórházba szállították. (1911. III. 11.)

• Ma délután négy órakor a 2. számú villamoskocsi a Klauzál téren neki ment egy söröshordókkal megrakott kocsinak. A villamoson utazók nagy ijedtségén kívül szerencsére más baj nem történt. A söröskocsi és a villamos nyugodtan tovább haladt. (1911. III. 25.)

• Ma délelőtt a Kossuth Lajos sugárúton borzalmas villamos elgázolás történt. A rókus-i állomás felé haladó 7. számú villamoskocsi a rókus-i rendőrlaktanya előtt elütött egy öreg földműves asszonyt. A kocsit Szekeres Ferenc vezette. Az elgázolt öregasszony az iskola felől jött át a kocsúton, a karján egy kosár, megrakva mindenfélével, melynek súlya alatt görnyedezett. Az asszony nem figyelt a villamosra, a sín pár közé lépett, a kocsivezető csengetett, majd kiabálni kezdett. Az asszony, aki bizonyára nagyothalló volt, ügyet sem vetett semmire. A villamos elütötte az öregasszonyt, a kocsi a fején és a gyomrán ment keresztül, bal lábát visszacsavarta a fejéhez, jobb lába pedig a hátsó motorra csavarodott. A borzalmas halált halt asszony tetemét csak úgy tudták összeszedni, hogy a villamoskocsit emelőgéppel a levegőbe emelték. A rendőrség szigorú vizsgálatot indított, hogy a borzalmas szerencsétlenségért kit terhel a felelősség. (1911. IV. 2.)

• Tegnap délután könnyen végzetessé válható villamos összeütközés történt Újszegeden. Két villamoskocsi ütközött össze a templom előtt. A két kocsi súlyosan megrongálódott. Csak a vezetőknek köszönhető, hogy emberéletben nem esett kár. (1911. VI. 25.)²⁴

• Vasárnap délelőtt majdnem végzetes baleset történt a Kossuth Lajos sugárúton. A Petres utcából jött a Kossuth Lajos sugárútra Dékány András hentes és mézsáros kocsija, amelyen csak egy 12 éves fiú ült, ő hajtotta a lovat. Amikor befordult a sugárútra, akkor jött a rókusi állomás felől a 2-es számú villamos. A fiú azt gondolta, hogy még keresztül tud hajtani a síneken a villamos előtt, rávágott a lovára. A villamos azonban elkapta a kocsi hátulját és felborította. A gyerek kiesett a kocsiból, szerencsére nem történt komolyabb baja. A rendőrség megállapította, hogy a balesetnek a fiú az oka. (1911. IX. 26.)

• Ma délután öt órakor megakadt a villamosforgalom a rókusi pályaudvar felé. A forgalom megszűnését az okozta, hogy a Mayer-Ungar palota előtt Perl szállítónak egyik kocsijából kiesett az első kerék és a kocsi ott leesett a földre. Jó fél óra telt el, amíg a hosszú stráfkocsit üzemképesé tudták tenni és a villamosok folytathatták útjukat a türelmetlen utasokkal. (1911. X. 17.)

• Ma délután nagy csődületet okozott a Kárász utca és a Kölcsény utca keresztezésénél egy villamoskocsi és a Royal szálloda automobiljának összeütközése. Az automobil a szálloda előtt jött ki a Kölcsény utcából, amikor az utca másik végén befordult a villamoskocsi, amivel az automobil összeütközött. Szerencsére nagyobb baj nem történt. (1911. XI. 30.)

• Nagy riadalmat keltett vasárnap délelőtt a rókusi pályaudvar előtt egy villamoskocsi kisiklása. A Szeged pályaudvar felől jövő 19. számú villamoskocsi közvetlenül a rókusi végállomás előtt kiugrott a vágányokból. A kocsivezető teljes erővel fékezett és

megállította a kocsit, amelyen ötven ültek. Az utasoknak az ijedségen kívül semmi bajuk nem történt. A kisiklásért senkit nem terhel felelősség. (1911. XII. 27.)



A Szegedi Naplóban 1912-ben a villamosvasúttal kapcsolatos első hír egy baleset. A Csongrádi Takarékpénztár előtt levő megállónál Molnár Mária leugrott a mozgásban levő kocsiról, a síkos járdán elcsúszott és a jobb lába a villamos alá került. A 6-os számú villamoshoz kapcsolt 52-es számú pótkocsi kereke a lába fejét levágta. Súlyos sérüléseivel a kórházba szállították. A rendőrség megállapította, hogy senkit nem terhel felelősség. (1910. I. 3.)

A következő hír is baleset. Vasárnap délelőtt a Dugonics téren a 20-as számú villamos összeütközött egy bérkocsival. A bérkocsi rúdja a villamos három ablakát kitörte. Vizsgálják, hogy kit terhel a felelősség. (1912. I. 16.)

Januárban elkezdték a Tisza Lajos körút 46. számú telken a Gazdasági és Iparkamara palotáját építeni. Az itt levő villamosmegállót a sok építkezési anyag miatt a villamosostársaság ideiglenesen áthelyezte a legközelebbi dróttartó oszlophoz. (1912. I. 19.)

Szintén januárban történt, hogy egy vidéki csősz jól felöntött a garatra és amikor hazafelé ballagott, a Petőfi Sándor sugárút végén hanyatt feküdt a villamos síneken azzal az elhatározással, hogy ott elgázoltatja magát. Szerencsére este tizenegy óra tájban már nem közlekedett a villamos, éjfél felé pedig egy rendőr megtalálta és bekísérte a városhozára, ahol kialudta magát és kijózanodva hazament. (1912. I. 26.)

Februárban arról is lehetett hallani, hogy Szentmihályteleknek villamosvasúti összeköttetést ígértek Szegeddel, de ezt többen nem látták megvalósíthatónak. (1912. II. 11.)

Február 12-én reggel az újszegedi hídon

a 12. számú villamoscocsi összeütközött Jeromov Brankó gazdálkodó kocsiával. A parasztkocsi hátsó tengelye eltört. Ember nem sérült meg. Jeromov ellen vigyázatlan hajtás miatt a rendőrség megindította az eljárást. (1912. II. 13.)

Február közepén a közgyűlés úgy határozott, hogy a Széchenyi tér északi részén, a törvényszéktől a Máv üzletvezetőségig húzódó villamossíneket áthelyeztetni az út közepére. Mielőtt a munkához kezdenének, a kereskedelemügyi miniszter át akarja nézni a terveket. A tanács felküldte az iratokat, de valószínű, hogy a miniszter a szegedi üzletvezetőség érdekében akar az ügybe beleszólni. Az üzletvezetőség épülete előtt megálló bérkocsik vagy a kocsiúton, vagy a villamossínen álltak meg, ezért kérték a villamossínek középre helyezését. (1912. II. 17.)

Február végén a Lőwy-féle fűrészgár kocsi a közúti hídon leszállt a kocsijáról, hogy a hídvámot kifizesse. A kocsival a villamossínek között állt meg és éppen akkor ment arra a 9-es számú villamoscocsi, amit a vezető már nem tudott lefékezni, nekiütött és erősen megrongálta a kocsit. A lovaknak nem esett bajuk. (1912. II. 27.)

A tanács már régebben felhívta a villamostársaság figyelmét arra, hogy a sínek mellett az utat hozza rendbe. A társaság a többszöri sürgetés ellenére sem tett még eleget ennek a kötelezettségének. Március elején a mérnökség jelentést tett a tanácsnak arról, hogy a Széchenyi téren és a Bástya utcától egészen a Gizella térig a villamossínek mellett süppedések, gödrök és esős időben vízállások vannak. Ezek a közlekedést botrányossá teszik. A tanács szigorúan felhívta a villamostársaságot, hogy ezeket a mizériákat szüntesse meg, a munkához nyolc napon belül fogjon hozzá és harminc napon belül fejezze be. Ellenkező esetben megkezdődik a szerződésileg előírt bírság. (1912. III. 5.) Ezekben a napokban érkezett

meg a kereskedelemügyi miniszter leirata is, amelyben jóváhagyta az Újszeged–Kálvária utcai villamosvonal összekötésére vonatkozó közgyűlési határozatot és engedélyezte a tervezett iparvágányokat is. Szomorú hír volt, hogy az 53. számú villamoscocsi a Tisza Lajos körúton halálra gázolt egy felügyelet nélkül hagyott gyermeket.

Március 11-én este zavar keletkezett a villamasközlekedésben. Félóráig nem jártak a kocsik a Dugonics tértől a rókusi állomásig, mert leszakadt a posta távirdavezetékének védőhálózata, és ráesett a villamos vezetékére. (1912. III. 12.)

A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság 1912. március 16-án tartotta XXVII. rendes közgyűlését, ahol a többek között elhangzott, hogy „Az önök által jóváhagyott, a temetői és újszegedi vonalak szerves összekapcsolását célzó összeköttetést a kormányhatalom hozzájárulásával eszközöltük és a műszakrendőri bejárás után az 1912. év tavaszán a forgalomnak átadjuk. Ezen vágány-összeköttetésből eredő költségek a rendes beruházási tartalékalapból nyerne fedezetet...”

A teherforgalom kiterjesztését célzó iparvágányok előállítási költségeinek fedezése tekintetében sem a város, sem a kormány nem járult hozzá ahhoz, hogy ezeknek a tartalékalapból nyerjenek fedezést, úgy, hogy ezek egyelőre mint pótoberuházások, egy külön rövidlejáratú, függő kölcsön alakjában szereplő alap terhére nyerne fedezést.

A Közvágóhíd–Felsővárosi vonalon a növekvő szükségletek miatt négy új kitérőt kell építeni, és akkor a 12 percnyi menetidőköz 6 percre lesz leszállítható... A jelenleg 29 motorkocsiból és tíz pótkocsiból álló járműparkunkat 8 motor és 6 pótkocsival szándékozunk felemelni... A kocsilétszám szaporítása miatt bővíteni kell a kocsiszínt, valamit a fokozott áramfogyasztásnak megfelelően a gőz- és áramfejlesztési berendezést is...

A közgyűlés egyhangúlag elfogadta az igazgatóság ajánlatát a Tisza Lajos körúti vonal kiépítésére és villamos üzemre való berendezésére, a Gedó-közvágóhíd vonalon négy kiterő beiktatására, a kocsilétszám fel-emelésére 8 motor és 6 pótkocsi beszerzésével, és az áramfejlesztő telep nagybővítésére. Meghatalmazza az igazgatóságot, hogy a tárgyalásokat kezdeményezze és a munkálakat végezze oly képp, hogy 60 000 korona keretén belül a felmerülő költségek, melyek egyelőre függő adósságból nyerne fedezetet, annak idején végleges fedezet céljából egy későbbi közgyűlés elé terjesztessenek...”

A közgyűlésen az is elhangzott, hogy „minden öndícséret nélkül rámutathatunk azon erős impulzusra, melyet villamos üzemünk a város építésére, kulturális és gazdasági fejlődésére gyakorol... A város építése és rendezése terén mutatkozó stagnálás után az utóbbi három évben élénk építési kedv fejlődött úgy a város központjában, mint az addig különösen elhanyagolt külvárosi részekben, amelyek a villamos üzem által nyíltak meg a közforgalomnak...”²⁵

A fejlődés a villamosvasút forgalmában is megfigyelhető:

Év	Utasszám/fő
1907	1051214
1908	1298504
1909	2958359
1910	3459891
1911	4009574
1912	4328247

Az utasforgalom nagysága a bevétel alapján például 1911-ben az alábbi volt: Az összes bevétel 544 543,42 korona, ami vonalanként %-ban a következőképpen oszlott meg:

Fővonal	66,9%
Gedó-közvágóhídi vonal	22,5%
Temetői vonal	6,0%
Újszegedi vonal	4,6%

A villamoskocsik ebben az évben 1 208 526 kocsikilométert teljesítettek.

A teherforgalom lényegesen nem emelkedett. 1907-ben 35565, 1911-ben 39594 tonna volt, ami az utóbbi évben 41643,60 korona bevételt eredményezett.

Az 1911. évi üzemköltségek az alábbiak voltak:

Központi igazgatási költségek	63 582,24korona
Menetszolgálati költségek	78 761,93korona
Áramfejlesztési költségek	66 953,92korona
Járművek fenntartási költsége	51 180,68korona
Pálya és épületek fenntartási költsége	36 590,52korona
Légvezeték fenntartási költsége	8 450,88korona
Teherforgalmi költségek	22 534,99korona
Adó	27 743,78korona
Összesen	355 798,94korona

Az összes bevétel

Személyforgalom	544 543,42korona
Áruforgalom	41 643,60korona
kamatok	3 150,36korona
Összes bevétel	589 337,38korona

Az összes kiadás 355 798,94 korona

1911. évi nyereség 233 538,44korona



Március végén azt közölte a Szegedi Napló, hogy több irányból érkezett kérést tesz szavá, amit igen ajánlatos volna, ha a villamostársaság megvalósítana. Az a kérés, hogy felsővárosról indítsanak közvetlen kocsikat egyelőre Szeged állomásra, később talán a rókusai állomásra is. A megnövekedett forgalom és a közönség érdeke ezt megkíváná, és kétségtelen, hogy a villamostársaságnak sem jelentene terhet a közvetlen kocsik járatása. (1912.III.29.)

Április elején a tanács felhívta a villamostársaságot, hogy az éves forgalma elérte azt a szintet, amelynél a szerződés szerint

kötelezve van a hálózat bővítésére. A tanács előírása az volt, hogy a társaság a Tisza Lajos körúti vonalat teljes hosszában építse ki és a munkát június elsején kezdje meg. (1912. IV. 6.)

Április közepén Szécsi Márton törvényhatósági bizottsági tag panaszos beadványt intézett a város tanácsához, melyben elmondta, hogy március 30-án a Boldogasszony sugárúton a Galamb utca sarkán fel akart szállni a leányával egy villamosra, de a kalauz durván rátámadt és nem engedte, hogy a kocsira felszálljon. Szécsi azt állította, hogy a „Megtelt” jelzőtábla nem volt lebecsátva, így a kalauznak nem volt joga őt megakadályozni a kocsira való felszállásban. A kalauz és a kocsivezető ellenben azt vallották, hogy a kocsi tele volt utassal, ezért nem engedték fel Szécsi Mártont és leányát. A tanács kiadta az ügyet a rendőrségnek, hogy tüzetesen vizsgálja ki az esetet, és az eredményről tegyen jelentést. (1912. IV. 16.)

Szintén április közepén tárgyalta az ügyesség két villamosvasúti alkalmazott bűnügyét. Két évvel ezelőtti karambol miatt kellett felelniök Lázár István villamosvezetőnek és Dupák János kalauznak, akiket az ügyesség gondatlanságból okozott súlyos testi sértéssel vádolt. 1910. november 1-jén a Kálvária utcán a Pálfi-féle vasgár előtt a 14. számú villamoskocsi összeütközött az 54-es számú kocsival, miáltal Szabó Józsefné 66 éves németországi lakos nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett. A vád szerint a kocsivezető nem fékezett kellő időben, a kalauz pedig a kábelfék tetejét kellőképp nem csukta le. Lázár István azt vallotta, hogy nem érzi magát bűnösnek, kellő időben fékezett, és nem tehet arról, hogy a fék rossz volt. A tanúk között volt olyan, aki látta, hogy a kocsivezető fékezni akart, de a fék nem működött. A törvényszék mindkét vádlottat felmentette, mert nem látta megcáfolva azt a védekezést, hogy a kocsivezető kellő időben fékezett, de a fék nem működött.

(1912. IV. 17.)

A kereskedelemügyi miniszter május elején értesítette a várost, megengedi hogy a Széchenyi tér északi részén a törvényszéki palotától a MÁV Üzletvezetőség a vágányokat az úttest közepére helyezték át, és így az utca egyéb forgalma két oldalra terelődik. (1912. V. 5.) Ezt követően a tanács felszólította a villamostársaságot, hogy a munkát haladéktalanul kezdje meg. A társaság a munkát azért nem kezdte meg, mert azt kéri, hogy az áthelyezés költségeit a város fedezze. Az áthelyezés a köz érdeke és a tartalékalapot ilyen irányú beruházásokra létesítette a város. A tanács a kérelmet azzal utasította el, hogy az ilyen munka a társaság szerződés szerinti kötelessége. A tanács felhívta a társaságot, hogy a Széchenyi téri sínek áthelyezését sürgősen kezdje el, mert ellenkező esetben a legszigorúbb bírságot rója ki. (1912. V. 7.) A társaság kérelmének a teljesítését méltányossági szempontból a miniszter is ajánlotta, de a tanács elutasította, mert a társaságnak az elmúlt esztendőben is nagyobb tiszta hasznot hozott a vállalat. (1912. V. 10.)

Közben történt egy baleset is. A rókusi állomás közelében leugrott a villamosról egy iparossegéd, mert a szél lefújta a kalapját. Olyan szerencsétlenül ugrott le, hogy neki esett egy oszlopnak, amibe beleütötte a fejét. A rókusi állomás rendőrsége elsősegélyben részesítette, azután kórházba vitték, ahol bekötötték a fejét. Sérülése nem volt súlyos. (1912. V. 18.) Ugyanekkor a jégghordó kocsi vigyázatlanul hajtott és összeütközött a 18. számú villamossal. A jégghordó kocsinak két kereke eltört.

A villamostársaság a Széchenyi téren a sínek áthelyezését még május 6-án elkezdte, 8-10 napon át 2-3 munkással dolgoztattott, és amikor látták, hogy nem haladnak, egyszerűen beszüntették a munkát. Ott állt az utca felbontott kövezettel, félig elhelyezett villamossínekkel, elzárva minden személy- és teherforgalmat. Az egész város közönsége

fel van háborodva a felbontott utca miatt. A tanács már erélyesen intézkedett ebben az ügyben. (1912. VI. 8.)

Június közepén a villamos részvénytársaság bejelentette a tanácsnak, a villamoshálózatot ki fogja bővíteni, és két önálló, új vonalat létesít. A két új vonal alkotja a kiskörúti vonalat. Az egyik vonal kiindulási pontja a Gedó, útiránya a törvényszéki palota, innen a Széchenyi téren át végig megy a Kölcsey és Kelemen utcán és a vágóhídi vonalba kapcsolódik. A másik vonal kiindulópontja az állami főgimnázium, és végig fog vezetni a kiskörúton, Gizella téren és a Boldogasszony sugárúton. Az új terveket a tanács felülvizsgálta, de a legfontosabb fórum a kereskedelemügyi minisztérium. (1912. VI. 21.)

Június második felében a villamostársaság igazgatósága értesítette a város tanácsát, hogy a Széchenyi tér északi oldalán a villamossínek áthelyezési munkáit a hét folyamán befejezi és az aszfaltozási munkákra a jövő héten kerül sor. (1912. VI. 21.)

Július 9-én jelent meg a Szegedi Naplóban, hogy a Széchenyi téren a villamossínek áthelyezését annyira-amennyire elvégezte a villamostársaság, de még földhányások láthatók és a kövezés sem teljes.

Ebben a hónapban a városi számvevőség átvizsgálta a szegedi közúti vasút múlt évi számadásait és rendben találta. Mivel a társaság üzleti eredménye már a múlt évben elérte a szerződésben kikötött maximumot, a városnak joga nyílt arra, hogy a Tisza Lajos körúti villamosvasút üzembe helyezését követelje. A vonal kiépítését már megkezdték, de a miniszter jóváhagyása még nem érkezett meg. (1912. VII. 23.)

Július 26-én délelőtt 11 óra tájban a Széchenyi tér és a Kállay Albert utca sarkán az Újszeged felé haladó 6-os számú villamos összeütközött Szegszárdi Imre 7-es számú egyfogatú bérkocsijával. A bérkocsinak a sárhányója tört össze, egyéb baj nem történt. Megindították a vizsgálatot, hogy kit terhel

a felelősség. (1912. VII. 26.)

Augusztus elején a Boldogasszony sugárút 17. számú ház előtt elütötte a város felé haladó 18. számú villamos Borka Mihály utcaseprőt. Borka jelentéktelenül sérült meg, de a szemeteskocsija teljesen összetört. Megindították a vizsgálatot a felelősség kiderítésére. (1912. VIII. 6.)

Szeptember közepén a kereskedelemügyi miniszter a Tisza Lajos körúton kiépítendő villamosvonal közigazgatási bejárását elrendelte és annak időpontját október 11-én 9 órára tűzte ki. (1912. IX. 15.)

Szeptember végén Bródóczy Izso címfestő kérte a város tanácsától, hogy engedje át neki a közúti hídon levő villamososzlopokat hirdetési célokra. A tanács a kérelmet elutasította. (1912. IX. 28.)

Október elején Balázs János szegedi női szabó Klinker Ferenc tizenhárom esztendősszabóinas felügyelete alatt küldte ki játszani tizenhat hónapos kis gyermekét a Tisza Lajos körúton. A kis Imre a villamossínekre került, a Közvágóhíd felől pedig jött az 53. sz. villamos, amit Hauk János vezetett és halálra gázolta a gyermeket. Az ügyészség a fiúcska apját és az inasgyereket tette felelőssé a szerencsétlenségért. A villamosvezetőt elbocsátották állásából, mert kellő elővigyázat nélkül vezette a villamost, nem fékezett idejében, bár látta a gyereket a síneken. Hauk azt állította, hogy rendes sebességgel haladt a Közvágóhíd felől. A Kölcsey utcánál fiaker jött a villamossal szembe, erőteljesen csengett, mire a fiaker megállt. A kocsi lekötötte a figyelmét, mire újra a pályatestre nézett, látta, hogy körülbelül nyolc lépéssnyire egy kisgyerek áll a sínek között. Rögtön fékezett, de már késő volt. Esett az eső, csúszós volt a sín, a Dugonics tértől lejtős a pálya, és így nem sikerült megakadályozni a szerencsétlenséget. A törvényszék vétkesnek találta Haukot, ezért három hónapi fegyházra és hatvan korona pénzbüntetésre ítélte. Balázs Jánost felmentette a vád alól, Klinker Ferenc szabóinast

pedig dorgálásra ítélte. (1912. X. 5.)

Október 10-én délelőtt 11 óra tájban a Kossuth Lajos sugárút 29. számú ház előtt a villamos elütött egy fiatal nőt, aki súlyos sérüléseket szenvedett. A 15-ös számú kocsit a rókusi állomástól a szegedi állomás felé ment. A 29. számú ház előtt át akart menni a villamos előtt Bukszán Rozál 20 éves lány. A kocsivezető, Csernoch János, fékezett, csengetett, de nem tudta a balesetet megakadályozni. A rendőrség megállapította, hogy a balesetért a lány a felelős. (1912. X. 11.)

Október 11-én megtartották a Tisza Lajos körüti villamosvonal bővítésének közgazgatási bejárását. A bizottság nem emelt kifogást a terv ellen. A társaság engedélyt két még a Gedótól a körtöltésig vezető vonal kiépítésére is. (1912. X. 12.)

November elején Pick Jenő törvényhatósági bizottsági tag sürgősnek mondott interpellációjában azt mondta, hogy a szegedi villamосkocsik nincsenek felszerelve azokkal a biztosító készülékekkel, amelyekkel a modern nyugati kocsik el vannak látva. Rosenfeld Richárd okl. mérnök terjedelmes cikkben elemezte, hogy a szegedi villa-mostársaság azért nem szerelte fel kocsijait különleges szerkezetű mentőkészülékkel, és csak azért alkalmaz egyszerű védődeszkát, mert eddig nem talált hatásosabbat. Igaz ugyan, hogy több mint 400 szabadalom létezik már, sőt Szegeden is mintegy tíz különféle találmánnyal ostromolják a társaságot, de ezek nem tudják a védődeszkát kiszorítani. (1912. XI. 3.)

A közgyűlésen elhangzott indítvánnyal kapcsolatban a tanács véleményt kért a kereskedelemügyi minisztertől. A miniszter értesítette a polgármestert, hogy éppen most próbálnak ki néhány mentőkészüléket. A város egyelőre várni fog addig, amíg a minisztériumban megszületik a döntés. (1912. XII. 31.)

A kocsipark összetétele is változott. Az 53., 54., 55. és 56. számú zárt pótkocsik

1911. október 11-től motorkocsinak átalakítva közlekedtek. Az 51. és 52 számú zárt és a 101–108-ig számozott „nyári” pótkocsik megmaradtak. Az 1-25-ig számozott motorkocsik darabszáma még tovább szaporodott az 1912-ben beszerzett 31-38-ig számozott nyolc darab motorkocsival.

A villamosvasút jelentőségével kapcsolatban 1909-ben a XXIV. rendes közgyűlésen az is elhangzott, hogy „túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a várost továbbfejlődésére nézve fontos, sőt nélkülözhetetlen segédeszközzel gyarapítottuk.” Ez az előre tekintés az idők folyamán beigazolódott, de a mai fiatalok a mai városban élnek, ezt ismerik és innen néznek előre. A korabeli városkép azonban annyira más volt, hogy legalább vázlatosan megpróbáljuk felidézni.

A Szegedre vezető kiépítetlen, vagy hengerelt zúzottkővel burkolt utak mellett, a város szélén vámházak voltak, ahol az előírásoknak megfelelő vámot kellett fizetni. A szénával, szalmával stb. rakott kocsikat a vámhivatal alkalmazottja egy hegyes végű rúddal megsúrkálta, hogy nincs-e elrejtve valami, például egy hordó bor. A hídon átmenők is fizettek. Itt a vám, az ún. „hídpénz” összege attól függött, hogy valaki gyalog, kerékpáron, talicskát tolva vagy kocsit húzva akart a hídon átmenni, a lovaskocsik pedig üresen vagy rakottan közlekedtek. Ekkor még nem volt Hősök kapuja, a klinikák és a Dóm tér helyén pedig szűk sikátorok és düledező árvíz előtti házak voltak. A Fogadalmi Templomot már ekkor a mai Dóm térre, de egy magas dombra tervezték építeni. Ismeretlen volt az autóbusz-közlekedés is, csak néhány postautó és magánautó ijesztgette a városban a lovaskocsik lovait.²⁶ Hetivásárok alkalmával a környékbeli tanyákról több ezer lovaskocsi érkezett Szegedre, ellepték a belvárost, még a Kárász utcában is közlekedhettek. (10. ábra) Ma már elképzelni is nehéz, hogy hol parkoltak, és mit hagytak a lovak maguk után. (11–13. ábra)

Népszerű közlekedési eszköz volt a bérkocsi, de azok hajtóit állandóan kritizálták és sok panasz volt a bérkocsiállomások állapota miatt is. Amikor például a Dugonics téren a villamosvágány építése miatt a bérkocsiállomást áthelyezték a tér másik oldalára, az ott lakók panasza az volt, hogy a bűz miatt nem tudják a lakást szellőztetni. Többször panasz tárgya volt, hogy az éjszakai vonatok utasait nem várta bérkocsi, és az is, hogy a kórház és a szállodák bejárata előtt szinte elállják az utat, hogy „elcsípjenek” egy-egy utast. A városban 1910-ben jelentek meg a „gumitalpas” kétfogatú bérkocsik, amelyek viteldíja alig volt több, mint a régi, ócska, döcögő kocsiké.

A napilapok állandó témái közé tartozott az utak állapota is. Ahol volt kövezet, azzal volt probléma, ahol nem volt, ott a sár és a por okozott gondot. Példaként említhető, hogy Móraváros 26 utcájából egy sem volt burkolva, de hasonlóak voltak az újszegedi utcák is. Ezeken a helyeken esős időben még a koporsót is vállon vitték a legközelebbi kövesútig. Újszegeden az is előfordult, hogy a sártengerben a gyerekek nem tudtak iskolába menni. A belvárosban sem volt arany az élet. A Széchenyi teret és a Kárász utcát 1905-ben aszfaltozták, és ekkor kérték a

Boldogasszony sugárút háztulajdonosai, hogy Szeged legforgalmasabb utcáját is lássák el aszfaltburkolattal. Az 1907-ben készült terv szerint a Nagykörutat makadám (hengerelt zúzottkő) burkolattal akarták ellátni és 160 gázlámpával megvilágítani. A belváros kiépített útjain esős időben hatalmas tócsákban állt a víz, ilyen helyen a villamos kerekei a hajólapáthoz hasonlítottak. A külvárosban nemcsak az utcákban állt a víz, hanem a földszintes házakat is elöntötte. Ha jött a jó idő, a kocsik és a villamosok által felvert portól nem lehetett látni. Az építkezéseknél eltorlaszolták a járdát, sokszor az egész kocsit, késedelmesen temették be a kábeleknek ásott gödröket, hetekig csak ringó pallókon lehetett az üzleteket megközelíteni.

1908-ban új, turbinás locsolókocsikat szerzett be a város, amelyek 12 méter szélesen locsolták az utat, néha a gyalogosokat is, ami miatt sok panasz volt. Somogyi Szilveszter főkapitány megbízta a rendőröket, hogy az utcák seprését és locsolását kísérik figyelemmel és arról tegyenek jelentést. 1909-ben 200 korona bírságot szabtak ki a köztisztasági vállalatra. Azt is elrendelték, hogy a járdát seprés előtt fel kell locsolni. A Valéria (ma Bartók Béla) tér ekkor a belváros legforgalmasabb tere volt. Ott volt a paprikapiac, a húspiac, a gyógyszertár és sorra épültek a kétemeletes paloták. A tér nagy része darabos kővel volt burkolva, máshol nem volt semmi. A „nyári” úton ha esett az eső, lehetetlen volt a közlekedés, száraz időben pedig a portól nem lehetett látni. Felsőváros több utcájában a pangó vízből áradt a bűz, a Vásárhelyi sugárút végén nagy, lapos, mocsaras terület volt, tele hínárral és békalencsével.

A belvárosban az ut-



10. ÁBRA ÍGY NÉZETT KI LOVAS KOCSIVAL A KÁRÁSZ UTCA A MÚLT SZÁZAD ELEJÉN

A közúti személyszállítás története

cák aszfaltozása folyamatosan történt. 1911 őszén a Rudolf (ma Roosevelt) tér aszfaltozása és a közvilágítás szerelése befejezéshez közeledett. Ekkor történt a Gizella (ma Aradi vértanúk tere) tér rendezése is, ahol kifogásolták, hogy csak 8-10 ember dolgozik, pedig több is elérne. Gond volt az aszfaltozó gépekkel is. Mindig ott panaszkodtak a gépek füstje miatt, ahova telepítették. Az is előfordult, hogy a tüdőt és a szemet öló füst miatt a tantermek ablakait sem lehetett kinyitni. Több utcában felszakadozott a frissen öntött aszfalt, aminek az okát a tanács által kiküldött bizottság vette szemügyre.

Ebben az évben kikövezték a Vasas Szent Péter utcát, de olyan keskeny sávban, hogy két kocsi nem tudta elkerülni egymást. A legnagyobb gond mégsem ez volt, hanem az, hogy az út két oldalán vízelvezető árkot ástak, és így lehetetlenné vált a házakhoz történő közlekedés.

1908-ban már botrányosnak nevezték az utcák közvilágítását. A belvárosban 29 villamos ívlámpa volt felszerelve és 1403 légszesszlámpa világított. Ahol nem volt légszessz – a Nagykörúton belül és kívül – ott összesen 1111 petróleumlámpa „ontotta” a fényt, de több utcában még az sem volt. A petróleumlámpák 100-120 méterenként vagy még nagyobb távolságra voltak felállítva és azokat állandóan lopkodták. A mérnökség felmérése szerint 1911 telén 250 öblönyt, azaz petróleumtartót loptak el, 67 lámpa pedig használhatatlan volt. Az öblönyök pótlása a városnak 312 koronába került. A rendőrség nem akadt a tettesek nyomára.²⁷ Többször panaszkodtak a légszessz minőségére is. A hivatalokban és a lakásokban gyakran előfordult, hogy két-há-



11. ÁBRA A KÉP BAL OLDALÁN A BÉRKOCSIÁLLOMÁS ÉS A POSTA ÉPÜLETE, HÁTTÉR BEN A HÍDFŐBEN LEVŐ VÁMHÁZAK LÁTHATÓK

rom gázláng sem adott elegendő fényt. Újszegeden pedig azért volt kicsi a gáznyomás, mert a hídon szűk cső vezetett át.

A mérnöki hivatal 1907-ben foglalkozott azzal, hogy a sugárutakat ellátja magasnyomású vízzel. 1909-ben a Nagykörúton kívül 35 új közkifolyót létesítettek. 1911-ben a víztorony már nem tudta ellátni a várost a szükséges vízmennyiséggel, akadozott a vízellátás, a belváros emeleten levő lakásaiban többször nem volt víz. Hiába korlátozták a vízfogyasztást, hiába ellenőrizték és büntették annak megszegőit, nem érték el a kívánt eredményt. Javasolták, hogy a víztornyot több ártézi kútból lássák el vízzel, és azt, hogy minden fogyasztónak szereljenek fel vízmérőt. Ez év nyarán a nagyobb gyárakban és vendéglőkben már 114 vízmérő volt felszerelve. Az 1907. év eseménye volt még az is, hogy László Ferenc budapesti vállalkozó négy nagyobb és négy kisebb illemhelyet létesített Szegeden. A nagyobbak a Széchenyi téren, a Rudolf (ma Roosevelt) téren, a Valéria (ma Bartók Béla) téren és a Mars téren, a kisebbek a Gizella (ma Aradi vértanúk tere), a Dugonics téren, a Szent István téren és a Kossuth Lajos sugárúton, a körút sarkán voltak.

1909-ben a polgármester arra kérte

a tanácsot, hogy külföldi példák alapján a közterületeken, a sétányokon és az utcákon szeméthyűjtő tartályokat helyezzen el. 1912-ben pedig az volt a kérés, hogy a tanács elrendelte azt, hogy a szeméthyűjtő kocsiknak fedettnek kell lenni, akkor azt is rendelje el, hogy a sütődékből a kenyér széthordása is fedett kocsikkal történjen. A kenyeret szállító kocsik keresztül-kasul járnak a várost és a kenyeret ellepí az utcákon felvert portömeg a bacilusokkal együtt.

A korabeli lapok részletesen beszámoltak a közúti balesetekről is. Nagy feltűnést keltett például az, amikor a megijedt lovak elragadták a kocsit és feltartóztathatatlanul száguldoztak a városban. A gyalogjárókat pedig a járdán kerékpározó fiatalok ijesztgették. Sok baleset történt még a Kárász utcában is. A 30-40 kilométer sebességgel száguldozó,

virtuskodó legények ellen a rendőrség nem sok eredménnyel lépett fel.²⁸ 1911. szeptember közepén polgári ruhába öltözött rendőrök tartottak ellenőrzést és egyetlen napon csak Felsővároson 24 kerékpárost állítottak elő.



Szeged belterületén ekkor 4723 lakóház volt 17 háromemeletes palotával. Újszegeden 82 földszintes és kettő emeletes ház volt. A város lakóinak száma a külterületen élőkkel együtt 122 489 fő volt. Újszegedről többször elmondták, hogy valóságos gyöngyszeme lehetne Szegednek, de a városrészt fejlődésének fő akadálya a hídvárm. A magánemberek nem szívesen adják ki a napi 36, esetleg több fillért.

Ebben az évben adták át a Gizella



12. ÁBRA Ez a felvétel is a SZÉCHENYI TÉREN KÉSZÜLT A MARS TÉRRE VEZETŐ CSEKONICS, MA NAGY JENŐ UTCA LÁT-KÉPÉVEL. CSEKONICS ENDRE GRÓF (1846–1929) ZSOMBOLYAI NAGYBIRTOKOS A MAGYAR VÖRÖSKERESZT ELNÖKE VOLT, AKI AZ ÁRVÍZ UTÁN JELENTŐSEN SEGÍTTETTE A SZEGEDI KÁROSULTAKAT

téren a Reichl-féle két-emeletes palotát, aminek a földszintjén rendezték be káprázatos pompával és világvárosi berendezéssel az Apolló mozgószínházat. A mozi vezetősége a közönség kényelmére díjmentes automobiljáratot indított a város különböző pontjáról. Szintén 1911-ben készült el Szeged legmodernebb palotája a Kárász és Somogyi utca sarkán. A ma is látható Mayer–Ungár-féle palotát Magyar Ede tervezte. Az átadásakor a földszinten kávéház és hat üzlethelyiség volt, az emeleten pedig 18 lakás. A harmadik emelet fölött, belül, az udvari részen, a negyedik emeleten mosókonyhák és szárító helyiségek voltak, az ötödik emeleten pedig a szőnyegek porolására alakítottak ki megfelelő helyiséget.

A város életének számtalan eseménye volt még, sok terv megvalósult, több nem. Ilyen volt például az is, hogy

- kórház építését tervezték a Gedóimulatón kívül, a körtöltés közelében. A terv azért nem valósult meg, mert többen azt javasolták, hogy ha Szegeden orvosi egyetem lesz, annak közelében kell az új kórházat építeni.

- 1910-ben tenispályát akartak építeni a Mars téren a Csillagbörtön elé a börtön dolgozói és családtagjai részére.

- 1911-ben a Rókusi-tó feltöltése már egészen biztosnak látszott. A munkát az árlejtés során legolcsóbban a Gál–Tyrnauer cég vállalta 286 020 koronáért. A kivitelezésre azonban nem került sor, mert a szerződés értelmezése során nem tudták eldönteni, hogy a tó lecsapolása a vállalkozó vagy a város feladata. A feltöltött tó területén 96 házhelyet értékesített volna a város.

- Évekig tartó vita után 1911-ben már



13. ÁBRA A KLAUZÁL TÉREN KENYÉRPIAC VOLT

jóváhagyott terve volt a Rákóczi téren épülő emeletes vásárcsarnoknak. A terv szerint a 97,5 méter hosszú és 43,5 méter széles épületben a földszinten 285, az első emeleten 180 elárusító hely, a pincében pedig 44, egyenként 16 m² területű raktár lett volna.

Magyar földön, Szegeden 1905. november 22-én, vasárnap leplezték le az első mérnökszobrot, Vásárhelyi Pált. A Szegedi Naplóban olvasható, hogy „Vásárhelyi Pál vízi mérnök neve elválaszthatatlan a Tiszától s a Tisza vize Szegedtől. Ez a város a Tisza alkotása, a Tisza vize temette el, s az szülte újjá, melynek megfékezését Vásárhelyi kezdeményezte. Szegeden ezzel a második mérnöknek állítanak emléket. Az első Bertalan obeliszkje, amely az újszegedi parton hirdeti a kiváló miniszteri tanácsos emlékét. (14. ábra) Vásárhelyi a város legremekőbb helyére, a Széchenyi tér virágos kertjébe kerül. Széchenyi István fedezte fel, és „jobb kezének” nevezte a Tiszaszabályozót. A vasárnapi szobortelepítés arra van hivatva, hogy ne igazolódjék be rajta is Vajda János költeménye a

„Csillagokról
... Olykor-olykor le-lehull egy
Közülük nagy szegényébe.
De a csillag arra való,

*Hogy a nép bámulja, nézze,
Vezetője legyen a Föld
Eltévedt vándorának.
... S a magyar nép még nevét se'
Tudja sok nagy csillagának."*



A naponta megélt problémákkal együtt fejlődő város ezekben az években már a térség kulturális, közlekedési, gazdasági és kereskedelmi központja volt, de ez a fejlődés sem volt töretlen. A Szegedi Napló 1912. november 12-én *Készülődünk! Katonavonatok Szegeden keresztül* és 30-án *Katonák a hídnál* című cikkei már a villongásokra utalnak. A hírek szinte csak arról szólnak, hogy a közeli és távoli földrészekben milyen zavargások, tüntetések, felkelések, sztrájkok vannak. Hazánk sem maradt ki ebből, mert 1912. május 23-án Budapesten a rendőrség szétverte az általános választójog bevezetéséért tüntető tömeget (vérvörös csütörtök). Még ebben az évben és 1913-ban is határaink mellett zajlott le az első és második balkáni háború.



A Szegedi Közüti Vaspálya Rt. 1913. március 21-én tartotta XXVIII. rendes közgyűlését, ahol is elhangzott, hogy a „hálózat bővítése, a kocsilétszám szaporítása és a központi telep nagybővítése keresztülviteléhez szükséges tőke a magas kormány által még nem lett megállapítva; különösen pedig azon körülményekre, hogy a jelenleg kedvezőtlen pénzügyi viszonyok nem alkalmasak a szükséges tőkeemelés részvény kibocsátására, az igazgatóság utólagos jóváhagyás reményében a brüsszeli érekeltséggel abban állapodott meg, hogy brüsszeli érdekeltségünk az új befektetésekhez szükséges 96000 koronát meg nem haladó összeget nekünk kamatozó költsön formájában rendelkezésünkre bocsátja...” A Részvénytársaság 1912. évi tiszta jövedelme 217 483,56 korona volt.

A cég 1914. március 27-én tartotta XXIX. rendes közgyűlését. A közgyűlés elé terjesztett igazgatósági jelentésből hű képet kapunk az 1913. évi állapotról is (kivonat):

„A haderő tetemes részének mozgósítása, hadseregünk készenlétben tartása pénzügyi és gazdasági viszonyainkat annyira feldúlták, hogy Szegeden több hitelintézet és ipartelep tönkrement, a lakosság pénzereje kimerült, a kereskedelem és forgalom gyengült, az építkezés teljesen megszűnt, a munkások kereseti lehetőségei megapadtak, és ezek mind olyan körülmények, amelyek forgalmunkat lényegesen csökkentették. A magyar államvasutak személyforgalma is tetemesen csökkent, ami a mi vonalainkra is áthárult. Így a még kedvező forgalmi viszonyok között kezdeményezett hálózatbővítés, a kocsik számának szaporítása és egyéb üzemi intézkedések, a forgalom a július 1-jén életbe léptetett sűrítése messze elmaradt a táplált remények mögött és csak 2%-nyi bevétel-többletet eredményezett...”

Az építkezések teljes hiánya hátrányosan hatott a vonalak mellett lévő téglagyárakra, a kedvezőtlen termés kizárt minden hajóátrakási forgalmat, beszüntette üzemét a Márer- és Hofmann-malom, a sóház forgalma azért csökkent, mert a marosújári sóbányát elöntötte az árvíz, és más irányú lett a sómonopólium is. A Tisza kotrását lehetetlenné tette a normálisnál hat méterrel magasabb vízállás. A várossal kötött területhasználati szerződés értelmében az első 5 évi üzemidő után a kilométerenkénti személyszállítási tarifát 6 fillérről 5 fillérre kell csökkentenünk. Nyomasztóan hat ránk, hogy „városrendezés” cím alatt vonalainkat teljesen felforgatják, az irány- és lejtviszonyokat megváltoztatják. Az útburkolatok kicserélése egyik vonalunkat sem hagyja érintetlenül, az átépítés pedig elviselhetetlen anyagi áldozattal jár. 1913-ban a részvénytársaság tiszte nyeresége 195 431,34 korona volt.” A XXX. rendes közgyűlést 1915. június 3-án tartották. Az

igazgatósági jelentésben olvasható, hogy „az 1914. évi első félévi adatok alapján a tarifa januártól történt csökkentése a tervezett 16,6 %-nyi veszteséggel szemben csak minimális csökkenést eredményezett...”

Ezen helyzetben ért bennünket az augusztus hó elején kitört világháború, mely az eddig táplált reményeinket halomba döntötte, hatásaival forgalminkra lesúlytóan hatott és melynek lefolyása és tartalma ma még át nem láthatóan befolyásolhatja forgalmunkat. A mozgósítás személyzetünknek 80 %-át vonta el váratlanul hivatásától, mely hiányt azóta új alkalmazottak felvétele és oktatása által némileg pótoltuk ugyan, de az újabb behívások miatt a forgalmi akadályokat nem bírtuk teljesen elhárítani... Megnehezítette a személyzetünkben beállott hiányt az a körülmény is, hogy a fegyverfogható emberanyag hadi célokra lett felhasználva, és mi nagy anyagi áldozatokat nem sajnálva csak gyengébb anyaggal, valamint csekélyebb munkaképességű női alkalmazottakkal voltunk kénytelenek beérni... Azon körülmény mellett, hogy a személyzethiány folytán csak korlátozott forgalmat tarthattunk fenn, hátrányosan befolyásolta még ezt a forgalmat is a háború kitörését követő néhány héten a vasúti személyforgalomban beálló időleges beszüntetés, illetve tetemes csökkenés... A hadi menetrend a személyforgalmunkat teljesen megbénította. A háború a teherforgalomra is visszaható volt. A hajóátrakás egész évben szünetelt. A Márer-féle malmot hosszabb szünet után a Back-malom újra üzemeltette, számottevő forgalom volt kilátásban, de ez a malom csakhamar tűzvész áldozata lett. Az év utolsó negyedében a hadsereg részére átvett szállítás – 6000 tonnányi mennyiségben – jelentett némi kártalanítást a kiesett polgári forgalomért...

A háború kitörésekor áldozatkészséggel ajánlottuk fel a helybeli két pályaudvaron érkező vagy induló katonai betegek és sebesülte ingyenes szállítását a hálózatunk mentén

fekvő kórházakba és viszont saját, e célra külön berendezett és fenntartott villamos kocsikon, mely intézkedésünket a kormány és a közönség hálásan méltányolják. A 1914. év végéig összesen 28000 beteget és sebesültet szállítottunk, azon felül igen értékes kedvezményekben és szolgálatokban részesítettük a Vörös-Kereszt Egyesületet is. Ugyancsak ily önzetlen szolgálat gyanánt díjtalanul rendelkezésre bocsátottuk a hadi kormányának a hadirepülőgép-műhely részére központi telepünk több helyiségét és meglepéssel utalhatunk arra, hogy áldozatkész és hazafias előzékenységünk az össze illetékes körök hálás elismerésével találkozott...”¹

A Részvénytársaság a m. kir. kormány által kibocsátott első 6%-os hadikölcsönre 20000 koronát, a másodszor kibocsátott 5,5%-os hadikölcsönre 63300 koronát jegyzett. Az 1914. évi tiszta jövedelem 74387,37 korona volt. A következő évben a villamosvasút üzemmenetét és teljesítményeit a világháború eseményei határozták meg. Az utasszám évről évre emelkedett, 1918-ban már meghaladta a 11 milliót, de ezt követően ennek felét sem érte el.

Vége

IRODALOM ÉS FORRÁSOK

Csongrád Megyei Levéltár iratai.
JATE Egyetemi Könyvtár és a Somogyi Könyvtár folyóirat-gyűjteménye.
Dr. Laky József: A lámpa története. Műszaki Könyvkiadó. Bp., 1988.
Péter László: Szeged utcanevei. Szeged, 1974.

JEGYZETEK

¹ Szegedi Napló, 1910. január 28.

² Sz. N., 1910. február 6.

³ Sz. N., 1910. február 20.

⁴ Sz. N., 1910. május 7.

⁵ Sz. N., 1910. július 1.

⁶ Sz. N., 1910. július 20.

14. ÁBRA ELŐTÉRBEN AZ ÚJ-SZEGEDI PARTFÜRDŐ EGY RÉSE, HÁTTÉRBEN A BERTALAN-EMLEKMŰ LÁTHATÓ. AZ EMLÉKMŰVET (ÉS A SZENT ISTVÁN TÉRI VÍZTORNYOT) ZIELINSZKY SZILÁRD (1860–1924) TERVEZTE A TISZA-SZABÁLYOZÁS JELES MÉRNÖKÉNEK, BERTALAN LAJOSNAK (1838. VI. 30–1902.VII. 31.) A TISZTELETÉRE ÉS AZ ÚJ-SZEGEDI TISZA-PARTON 1903-BAN ÁLLÍTOTTÁK FEL. AZ 1970-ES ÉVEK KÖZEPÉN MÁR ELKERÜLHETETLENNÉ VÁLT AZ AKKOR ÉSZAKI TISZA-HÍD, MA BERTALAN LAJOS HÍD ÉPÍTÉSE. A TERVEZŐKNEK



KOMOLY FEJTÖRÉST OKOZOTT, HOGY MI TÖRTÉNIEN A 25 MÉTER MAGAS EMLÉKMŰVEL, AMI ÉPPEN AZ ÚJ HÍDFŐ ÚTTESZTÉNEK A KÖZEPÉN ÁLLNA. TÖBB ELKÉPZELÉS IS SZÜLETETT, DE VÉGÜL AZ ELBONTÁS MELLETT DÖNTÖTTEK, AMIT 1976. JÚNIUS 29-ÉN ROBBANTÁSSAL AKARTAK VÉGREHAJTANI, DE NEM SIKERÜLT. HATALMAS DÖRRENÉS ÉS PORFELHŐ UTÁN AZ OBELISZK MEGDÖLT, ÉS SZINTE ÉRINTETLENÜL HAJOLT A TISZA FELÉ. MÉG AZNAP DÉLUTÁN LÁNCTALPAS VONTATÓVAL SIKERÜLT LEDÖNTENI A TÖBB MINT HETVEN ESZTENDŐS EMLÉKMŰVET, AMI A SZEGEI TISZA-PART JELKÉPE IS VOLT. SOKAN MONDTÁK ABBAN AZ IDŐBEN, HOGY SÉTÁLJUNK, EVEZZÜNK A BERTALANIG VAGY CSUROGJUNK LE A BERTALANTÓL...

⁷ Sz. N., 1910. július 23.

⁸ Sz. N., 1910. július 24.

⁹ Sz. N., 1910. július 27.

¹⁰ Sz. N., 1910. július 24.

¹¹ Trachit: fiatal harmad- vagy negyedkori vulkáni kőzet. Hazánkban a Zempléni-hegységben és a Mecsekben található.

¹² Sz. N., 1910. augusztus 16.

¹³ Sz. N., 1910. augusztus 3., 13., 18., 24., 27. és szeptember 15. A Halas–Dorozsma-szegedi helyi érdekű vasútvonal közigazgatási bejárása 1912. március 16-án megkezdődött, de a villamosvasúttal együtt az első világháború kitörése miatt lekerült a napirendről.

¹⁴ Sz. N., 1910. szeptember 10.

¹⁵ Sz. N., 1911. január 27.

¹⁶ Pick Móric és Tóbiás László építette 1909-ben a Korona (ma Hajnóczy és Kígyó) utcai Bokor-palotát, és 1911-ben a Tisza Lajos körüti Márer-házat.

¹⁷ Sz. N., 1911. március 25., május 12. és június 3. A tanácsa az indítványt megtárgyalta és azt javasolta, hogy a villamossíneket nem kell az úttest

közepére helyezni.

¹⁸ Sz. N., 1911. június 4.

¹⁹ Sz. N., 1911. június 23.

²⁰ Sz. N., 1911. október 5.

²¹ Sz. N., 1911. november 4.

²² Sz. N., 1911. november 15.

²³ Sz. N., 1911. december 7. és 29. A villa-mos-társaságtól december végén az a válasz érkezett, hogy 40 méterrel távolabb, a Korda sor végén, a katonai kórház mellett lehetne az új feltételes megállóhelyet kijelölni.

²⁴ Az újszegedi vonalon az összeköttetések elkerülése érdekében staféta-rendszert vezettek be. Az újszegedi hídfőtől a ligeti végállomás felé csak akkor indulhatott el a villamos, ha a Szegedre menő kocsit vezetőjétől átvette a stafétabotot.

²⁵ A palotás városban folyó építkezésekről a Szegedi Napló 1911. december 28-án részletesen beszámolt. Az adatok alapján 1883-ban 2779 házból állt a város és ezek közül 45 volt kétemeletes, 324 pedig egyemeletes. A villamosvasút megnyitása után lényegesen megemelkedett az építkezések száma:

A közúti személyszállítás története

Év	Építkezések száma
1900	40
1901	55
1902	51
1903	65
1904	78
1905	72
1906	80
1907	50
1908	30
1909	121
1910	237
1911	271

²⁶ A Szegedi Napló 1907. november 3-án közölte, hogy 2-án délelőtt a Tisza szálló előtt nagy riadalmat okozott két megvadult ló. A lovakat Pósa Mihály tápéi lakos hajtotta és egy arra vágatató automobiltól ijedtek meg. Az apró falusi lovacsák úgy megbokrosodta, hogy a szekeret néhány pillanat alatt szétszórták és Pósa Mihály fejfel a kövezetre esett. A sérülései jelentéktelenek voltak, de kórházba szállították. A lap ezekről az eseményekről is rendszeresen beszámolt. 1911. március 29-én például az olvasható, hogy „Pöfög az automobil. Tegnap délután a Szeged állomás gyorsáru pénztára előtt állt Rosenfeld szállító kocsija. A lovak a postaautomobil pöfögésétől megriadtak és vad vágatással rohantak végig a Boldogasszony sugárúton. A vágatató lovak elől rémülten menekültek az emberek, senki nem mert vállalkozni a lovak megfékezésére. Kószó rendőr az állomásépületből látta a vágatató lovakat, kiszaladt és halált megvető bátorsággal megragadta a kantárszárat, de a megvadult lovak őt is magukkal ragadták és csak a vasúti internátus előtt sikerült lecsendesíteni a lovakat. A bátor rendőrt a közönség megéljenezte.” (A rendőr azért láthatta a száguldo lovakat, mert a gyorsáru pénztárhoz és raktárhoz felvezető út akkor az állomásépülettel párhuzamosan vezetett. Ma a vasúti üzemi épülethez vezető széles lépcső van a helyén, a közúti forgalom pedig a Borbás utcán át bonyolódik le.)

²⁷ Az utcák világításának is terjedelmes története van. Külföldön a 17. században a jobb módú házak kapujánál a falon égett lámpa, vagy az ablakokban mécs világított. Hazai viszonyaink között a pesti tanács 1715. szeptember 9-én elrendelte, hogy az esti harangszó után nyáron kilenc,

télien nyolc órától az utcákon és a vendéglőkben senki nem tartózkodhat, mert akit ott találunk, bekísérik. Aki éjszaka kényszerül hazamenni, az csak égő gyertyával vagy lámpával közlekedhet, aminek imbolygó fénye jelzi a jószándékát. Akinek szolgálja volt, az is világíthatott, akinek nem volt szolgálja igénybe vehette az 1790. március 7-én alakult lámpásos embereket, illetve lámpahordó fiúk intézményét. Ők egy-két krajcárért hazakísérték a késői járókelőt a sötét zezugos utcákon. Mária Terézia 1772-ben elrendelte Pest-Budán az utcai közvilágítás bevezetését. A rendeletnek köszönhetően 1777. november 9-én kigyulladt Budán az első olajmécslámpa, akkori nevén laterna. Ekkor Budán 75 pislákoló olajmécslámpa „ontotta” a fényt. 1790. január 1-jén Pesten 300 olajmécslámpa volt. 1794-ben már 1804 lámpa égett a főváros területén, de még voltak lámpahordó fiúk is. A lámpák kezelése a lámpagyújtogató feladata volt, aki este meggyújtotta a lámpákat, hajnalban eloltotta, nappal pedig tisztogatta őket. A városháza toronyerkélyén levő ór szürkületkor kürtjelet adott a gyülekező helyeken levő lámpagyújtogatóknak a munka megkezdésére. Pest-Budán 1838 júniusától Tekusch Vilmos vállalkozó szerződés szerinti kötelessége lett az éjszakai közvilágítás. 1838. november 1-től március 31-ig minden éjszaka, a többi napon holdtőlten kívüli éjszakákon szürkülettől napkelteig volt köteles világítani. Ha nem gyújtott meg egy lámpát, vagy azt a szél eloltotta, büntetést fizetett. A lámpagyújtogatók részére a Városháza alagsorában havi 80 forintért szállást béreltek. Itt történt a lámpák tisztítása is. A körzetekben a lámpagyújtogatók a rendőrség szobáiban kaptak éjjeli szállást. A szegedi lámpagyújtogatók munkaköri leírása még nem került elő.

²⁸ A Szegedi Naplóban 1909. október 13-án jelent meg hogy „bajok vannak Szegeden a közbiztonsággal. Szeged különösen az utóbbi időben rohamosan fejlődött és százhuszezernyi lakosú városnak csak minden ezer lakosára jut egy rendőr... Kétszer annyi számú rendőrségnek kellene lenni, mint ma van:

A belterületen van:

- 1 főkapitány
- 1 főkapitány-helyettes
- 1 első kapitány,
- 3 alkapitány,
- 1 osztályvezető,

